



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-17032020-218703
CG-MH-E-17032020-218703

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 108]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 11, 2020/फाल्गुन 21, 1941

No. 108]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 11, 2020/PHALGUNA 21, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 3 मार्च, 2020

सं. टीएएमपी/55/2019-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतत्-द्वारा, पारादीप पत्तन न्यास के ड्राई बल्क ब्रेक/बल्क/प्रोजेक्ट कार्गो के लिए निष्पादन मानक पर आधारित मौजूदा प्रोत्साहन/जुर्माना स्कीम में मामूली आशोधन के साथ वैधता में विस्तार के लिए प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/55/2019-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

(i). टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(फरवरी 2020 के 20वें दिन पारित)

यह मामला पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है प्रोत्साहन/जुर्माना पर आधारित मौजूदा निष्पादन मानक स्कीम में मामूली आशोधन के साथ वैधता में विस्तार के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. शिपिंग मंत्रालय द्वारा 16 जून 2016 को जारी बर्थिंग नीति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. प्राधिकरण/79/2017-पीपीटी दिनांक 3 अक्टूबर 2018 में पीपीटी में ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के

संबंध में निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना को मंजूरी दी थी। उक्त आदेश भारत के राजपत्र में 14 नवंबर 2018 को राजपत्र संख्या 419 पर अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश के तहत 31 मार्च 2019 तक प्रशुल्क की वैधता निर्धारित की गई थी। इस पृष्ठभूमि में, पीपीटी ने संदर्भगत प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

3.1. पीपीटी द्वारा अपने 01 नवंबर 2019 के प्रस्ताव के मुख्य बिंदु नीचे संक्षेप में प्रस्तुत किये गये हैं:

(i). पिछले 3 वित्तीय वर्षों के दौरान प्राप्त निष्पादन संबंधी आँकड़े पीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए हैं, जैसा कि नीचे दिया गया है:

(क). पत्तन द्वारा वर्ष 2017-18 का यथाप्रस्तुत वास्तविक पोत-दिवसीय निष्पादन (मी. टन में):

गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	एचएमसी / पोतीय क्रेनों की संख्या	मौसम (*)	वर्ष 2017-18 के दौरान पत्तन द्वारा यथाप्रस्तुत वास्तविक पोत दिवसीय निष्पादन				
			कोयला	फलक्स	कोका	लौह अयस्क / पल्ले	अन्य ड्राई बल्क
गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	2 या अधिक	साफ़ (*)	19195	16569	16053	22259	18354
		वर्षाकाल (*)	16897	17103	14075	16249	12751
गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	1 एचएमसी	साफ़ (*)	14072	13135	11125	18002	10059
		वर्षाकाल (*)	11620	11420	9780	16873	9471
गियर वाले (जी) पोत	4 पोतीय क्रेन	साफ़ (*)	12163	12933	7384	17542	7445
		वर्षाकाल (*)	9430	12383	7405	11825	6151

(ख). पत्तन द्वारा वर्ष 2018-19 का यथाप्रस्तुत वास्तविक पोत-दिवसीय निष्पादन (मी. टन में):

गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	एचएमसी / पोतीय क्रेनों की संख्या	मौसम (*)	वर्ष 2018-19 के दौरान पत्तन द्वारा यथाप्रस्तुत वास्तविक पोत दिवसीय निष्पादन				
			कोयला	फलक्स	कोका	लौह अयस्क / पल्ले	अन्य ड्राई बल्क
गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	2 या अधिक	साफ़ (*)	20001	18690	16220	24694	26198
		वर्षाकाल (*)	18404	17184	16465	29804	20885
गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	1 एचएमसी	साफ़ (*)	15670	14997	11050	19420	15529
		वर्षाकाल (*)	14362	13346	10302	13084	9588
गियर वाले (जी) पोत	4 पोतीय क्रेन	साफ़ (*)	12631	12438	7432	20987	8944
		वर्षाकाल (*)	11852	11557	9316	13685	9055

(ii). ड्राई बल्क कार्गो के संचालन के संबंध में मौजूदा निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना ने वांछित परिणाम प्राप्त करने में पीपीटी के लिए सहायक सिद्ध हुआ है। इसे प्राधिकरण की सलाह और पारादीप पत्तन स्टेवेडोर्स एसोसिएशन (पीपीएसए) की सहमति से इसके मद्देनजर, इसे वित्त वर्ष के लिए 2019-20 में भी कुछ मामूली संशोधन के साथ जारी रखने का प्रस्ताव है जैसाकि आगे के पैरामाफों में उल्लेख किया गया है।

(iii). प्राधिकरण के दिनांक 03-10-2018 के उपरोक्त आदेश के परिच्छेद 4 का खण्ड सं. (xiii) (निकासी और लोडिंग समय) इस प्रकार है:

उल्लेख

बर्थिंग पॉलिसी में कार्य प्रारंभ होने से पूर्ववर्ती गतिविधियों के लिए अधिकतम 1 घंटा यानी 60 मिनट का समय निर्धारित है। चूंकि प्रस्ताव पत्तन द्वारा पहले ही लागू किया जा चुका है, इसलिए इस स्तर पर समय के साथ छेड़छाड़ से पूर्वव्यापी भ्रम पैदा होगा। इसलिए, पीपीटी द्वारा प्रस्तावित समय सीमा को बाद में को मंजूरी दी गई है। हालांकि, पत्तन को सलाह दी गई है कि वह अगली समीक्षा के दौरान बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित समय-सीमा का पालन करे।

उल्लेख नहीं

- (iv) इसके मद्देनजर, लदान पूरा होने के लिए कोल बर्थ 1 और 2 (सीबी 1 और सीबी 2) और लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) पर प्रहस्तित सभी प्रकार के पोतों के संबंध में, आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक समय में संशोधन करके 60 मिनट करने का प्रस्ताव दिया गया है, जो प्राधिकरण की परामर्शी के अनुरूप है। तदनुसार, गतिविधियों को पूरा करने के लिए आवश्यक समय को निष्पादन मानदंडों की उपलब्धि पर प्रोत्साहन की गणना करने के लिए संशोधित किया गया है।
- (v). इसके अलावा, पारादीप पत्तन स्टीवडोर्स एसोसिएशन (पीपीएसए) ने जब पारंपरिक बर्थ में ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के संबंध में प्रथम एचएमसी के पूरक के रूप में कुछ घंटों के लिए दूसरी एचएमसी को जोड़ा जाता है उस स्थिति में प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना पद्धति के बारे में पीपीटी को प्रतिवेदन दिया है। प्रतिवेदन के अनुसार, स्टीवडोर्स से, ऐसे मामलों में, गणना के प्रचलित तरीके के अनुसार पूरी परिचालन अवधि के लिए दो एचएमसी के उपयोग के लिए लागू मानदंडों के प्रभार लिए गए हैं। वर्तमान पद्धति के अनुसार, पीपीटी 2 एचएमसी यहां तक कि आंशिक नियोजन के लिए भी 2 एचएमसी के लिए लागू निष्पादन मानकों और तदनुसार प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना कर रहा है। यह देखा गया है कि जब पीपीटी बेहतर निष्पादन के लिए अतिरिक्त एचएमसी को संलग्न करने का आग्रह करता है तब भी स्टीवडोर्स उपरोक्त कारणों से दूसरी एचएमसी का उपयोग करने के लिए अनिच्छुक होते हैं। पीपीएसए के अनुरोध को ध्यान में रखते हुए, गणना पद्धति में कुछ छोटे बदलाव शामिल करने का अनुरोध किया गया है। पीपीटी द्वारा गणना-पद्धति का आधार नीचे दिया गया है:

"पारंपरिक बर्थों पर अनेक प्रकार के सामान और फर्माँ वाले, कई एचएमसी और गियर वाले / गियरविहीन पोतों के साथ संचालित पोतों के संबंध में प्रोत्साहन और जुर्माना की गणना के लिए गणना-पद्धति "

(1). अनेक एचएमसी के साथ गियरविहीन पोत:

- (i). यदि 2 या अधिक एचएमसी के एक साथ संचालित घंटे पोत (*) के कुल परिचालन घंटों के 50% से अधिक के बराबर हों, तो 2 एचएमसी पर लागू होने वाले मानक प्रभावी होंगे और तदनुसार प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना की जाएगी।
- (ii). यदि 2 एचएमसी का एक साथ संचालन पोत के कुल परिचालन घंटे का 50% से कम है, तो, 2 एचएमसी पर लागू होने वाले मानक उस अवधि के लिए प्रभावी होंगे जिसमें 2 एचएमसी एक साथ संचालित होते हैं और पोत के बाकी परिचालन समय के लिए 1 एचएमसी पर लागू होने वाले मानक प्रभावित होंगे। कार्गो की संभावित मात्रा जिसे उपरोक्त मानक के साथ प्रहस्तित किया जा सकता है, की गणना की जाएगी जिसकी तुलना पूरे परिचालन समय के दौरान माल की वास्तविक प्रहस्तित मात्रा से की जाएगी। यदि प्रहस्तन मात्रा मानक मात्रा से अधिक है तो प्रोत्साहन का भुगतान किया जाएगा और यदि प्रास्मिक मात्रा मात्रा से कम है तो जुर्माना वसूल किया जाएगा। 1 एचएमसी के लिए कम/ओवरस्टे अवधि की गणना करके तदनुसार प्रोत्साहन/जुर्माना की दर के साथ अर्थात् @ 3500 प्रति घंटे या उसका भाग गुणा करके प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना की जाएगी।

प्रस्तुत पद्धति			
पार्सल का आकार (मी.टन में):	39972		
वस्तु:	सी. कोयला		
पार्सल कमीशन:	08-12-18 02:15		
पार्सल समापन:	10-12-18 17.00		
बर्थ पर पड़ाव (घंटे):	62.75		
प्रयुक्त एचएमसी की संख्या	2		
एचएमसी नियोजित (संख्या दें)	नियोजन की वास्तविक अवधि (एक साथ - घंटे)	लागू मानक	प्रहस्तन योग्य मात्रा
2	28.50	22000	26125
1	30.75	15000	19219
कुल अनुमानित मात्रा (मी.टन में):	45344		
वास्तविक प्रहस्तित मात्रा (एमटी):	39972		
मात्रा घटाएं (मी.टन में):	-5371.75		
1 एचएमसी के मानक के संदर्भ में जुर्माना हेतु घंटें:	8.59		
जुर्माना राशि (रु.) *	31500		

विशेष ध्यान दें: जुर्माना/प्रोत्साहन की गणना 1 एचएमसी के लिए मानकों पर विचार करके की जाएगी।

(2). एचएमसी के साथ कई खेप/कई पार्टियों के कार्गो परिचालन वाले गियर वाले पोत:

इस नीति के तहत गियर वाले पोतों के मामले में जिन पर कई पार्टियों के कई खेप हैं एचएमसी का प्रयोग अनिवार्य किया गया है। ऐसे मामलों में, 1 एचएमसी के उपयोग के लिए 1 एचएमसी के लिए लागू मानदंडों को माना जाएगा और 2 एचएमसी के उपयोग के लिए 2 एचएमसी के मानदंडों को लागू करने के लिए विचार किया जाएगा। यदि, पत्तन किसी भी कारण से एचएमसी प्रदान करने में असमर्थ है ऐसे मामले में, गियर वाले पोत पर लागू मानकों पर विचार किया जाएगा। प्रोत्साहन और जुर्माना की गणना तदनुसार की जाएगी।

विशेष ध्यान दें :

(*) पोत का कुल संचालन समय = लदान/उत्तरीय कार्य के पूर्ण होने की तिथि और समय - लदान/उत्तरीय संचालन के प्रारंभ होने की तिथि और समय - पत्तन के कारण अवरोध का समय

(**) पत्तन के कारण अवरोध का समय:

क. पत्तन के कारण पोत का स्थानांतरण / पलटाव।

ख. खराब मौसम

ग. क्रेन का खराब होना

घ. पीपीटी की आवश्यकता के अनुसार अन्य एचएमसी को पारित करने जैसे परिचालन संबंधी कारणों से एचएमसी में रुकावट.

(*) पोत पर कई एचएमसी के नियोजन और हटाने पर डेटा प्राप्त करने के लिए, स्टेटमेंट ऑफ फैक्ट्स (एसओएफ) का हवाला लिया जाएगा। एसओएफ से आवश्यक तारीख की अनुपलब्धता के मामले में, प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना के लिए एचएमसी परिचालन रिकॉर्ड में उपलब्ध डेटा को माना/लिया जाएगा। “

- (vi). वर्तमान में, सभी ब्रेक बल्क क्लीन कार्गो को पीआईसीटीपीएल के नए बहुउद्देशीय स्वच्छ कार्गो टर्मिनल में प्रहस्तित किया जाता है। पीआईसीटीपीएल में प्रहस्तित किए गए ऐसे कार्गो के निष्पादन में कमी के लिए देयता पीपीटी द्वारा उनके साथ हस्ताक्षरित रियायत समझौते द्वारा नियंत्रित की जाती है, जो निष्पादन में कमी के मामले में रियायत समझौते में निर्धारित पीआईसीटीपीएल से क्षतिपूर्ति करता है। प्रदान करता है। उपरोक्त के मद्देनजर, ब्रेक बल्क के निपटान के संबंध में पीपीटी के इस प्रस्ताव में संशोधन के लिए निष्पादन के आधार पर प्रोत्साहन/जुर्माना का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (vii). इसी प्रकार, वित्त वर्ष 2018-19 के दौरान पत्तन के सामान्य कार्गो बर्थ में 11,047 मीट्रिक टन के प्रोजेक्ट कार्गो के केवल 7 पार्सलों का पारंपरिक रूप से प्रहस्तन कार्य किया गया था। ऐसे पोतों द्वारा वित्त वर्ष 2018-19 के दौरान प्राप्त औसत निष्पादन 1000 टीपीडी के मानक के मुकाबले 878 टन (टीपीडी) प्रति दिन है। इसलिए, परियोजना कार्गो की हैंडलिंग के संबंध में यह बिना किसी परिवर्तन के समान निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना को बनाए रखने के लिए लागू किया जाता है।
- (viii). पत्तन, पोतों के नौकायन समय से 4 घंटे के भीतर घाट से निकासी न होने वाले माल का कोई अवरोध नहीं होने पर कार्गो की निकासी न होने पर कार्गो की प्रहस्तन की अपेक्षित मात्रा के निर्वहन के बराबर दर पर 03.10.2017 से जुर्माना लगा रहा था। यह प्राधिकरण के आदेश दिनांक 14.11.2018 द्वारा अनुमोदित और अधिसूचित किया गया था। तथापि, माल की निकासी के लिए जुर्माना लगाने के फैसले को वापस लेने के लिए स्टीवडोर्स ने पीपीटी को अपने अभ्यावेदन प्रस्तुत किए हैं। घाट पर अधिक कार्गो के निर्वहन को प्रोत्साहित करने के लिए किए गए अनुरोध को ध्यान में रखते हुए स्टीवडोर्स और पीपीएसए के अभ्यावेदन पर विचार करते हुए इसे तर्कसंगत बनाने और पोत के नौकायन के बाद 4 घंटे के भीतर घाट से माल की गैर-निकासी के लिए रु.3,500/- प्रति टन (यानी, उसी दर से, जिस पर प्रोत्साहन/जुर्माना पारंपरिक रूप से प्रहस्तित सूखे बल्क कार्गो के लिए लगाया/भुगतान किया जाता है) जुर्माना लगाने का निर्णय लिया गया है।

- (ix). उपरोक्त छोटे संशोधनों के साथ ड्राई बल्क/ब्रेक बल्क/प्रोजेक्ट कार्गो के संचालन के संबंध में निष्पादन मानक/जुर्माना, पीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा 27.05.2019 को आयोजित बैठक की कार्य सूची की मद सं.38(01)/2019-20 और संकल्प सं.35/2019-20 के तहत पहले ही अनुमोदित हो चुका है। पीपीटी द्वारा बोर्ड के ज्ञापन की प्रति और साथ ही संकल्प की प्रति प्रस्तुत है।
- (x). क्योंकि पारादीप पत्तन पर ड्राई बल्क कार्गो के संचालन के संबंध में मौजूदा निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना की वैधता 31.03.2019 को समाप्त हो गई है, पीपीटी ने मौजूदा प्रस्ताव को 01.04.2019 से एक वर्ष की अवधि के लिए विस्तारित करने का अनुरोध किया है। में मामूली संशोधनों के साथ, प्रस्ताव को प्रस्तुत करने में हुई देरी को निरस्त करने का भी अनुरोध किया है।

3.2. उपरोक्त अनुरोध के आधार पर, पीपीटी ने निम्नलिखित के लिए अनुमोदन का निवेदन किया है:

ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के संबंध में निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना

"1. पारादीप पत्तन ट्रस्ट में ड्राई बल्क / ब्रेक बल्क कार्गो को संभालने के संबंध में निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना

1.1 ड्राई बल्क के पारंपरिक रूप से प्रहस्तन के लिए मानक: -

गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	एचएमसी / पोतीय क्रेनों की संख्या	मौसम (*)	वर्ष 2018-19 के दौरान पत्तन द्वारा निष्पादन मानक(मी.टन)					वर्ष 2019-20 के दौरान प्रस्तावित मानक
			कोयला	कोयला	कोयला	कोयला	कोयला	
गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	2 या अधिक	साफ (*)	22000	17400	15000	27000	22000	परिवर्तन का कोई प्रस्ताव नहीं
		वर्षाकाल (*)	20000	16000	14000	27000	20000	
गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	1 एचएमसी	साफ (*)	15000	14000	12000	18000	15000	वि.वर्ष 2018-19 के दौरान राजपत्र संख्या 419 दिनांक 14-11-2018 के तहत अनुमोदित और अधिसूचित के समान है।
		वर्षाकाल (*)	14000	13000	11000	18000	14000	
गियर वाले (जी) पोत	4 पोतीय क्रेन	साफ (*)	14000	12000	10000	15000	13000	
		वर्षाकाल (*)	13000	11000	9000	15000	12000	

(*) साफ मौसम: अक्टूबर से मई और वर्षाकाल: जून से सितंबर

1.2. स्टील/ ब्रेक बल्क/प्रोजेक्ट कार्गो के पारंपरिक रूप से प्रहस्तन के लिए निष्पादन मानक:

कार्गो	वित्त वर्ष 2018-19 के लिए पोत दिवसीय निष्पादन मानक (मी. टन में)	वित्त वर्ष 2019-20 से लिए प्रस्तावित मानक
एचआर कॉइल और अन्य यूनिट का वजन 5 टन से अधिक है	6000	परिवर्तन का कोई प्रस्ताव नहीं वि.वर्ष 2018-19 के दौरान राजपत्र संख्या 419 दिनांक 14-11-2018 के तहत अनुमोदित और अधिसूचित के समान है
अन्य स्टील कार्गो (प्लेट, बार, विलेट) और ब्रेक बल्क कार्गो का यूनिट का वजन 5 टन या उससे कम)	2000	
प्रोजेक्ट कार्गो	1000	

1.3. पारंपरिक बर्थ पर प्रहस्तित ड्राई और ब्रेक बल्क या प्रोजेक्ट कार्गो के लिए प्रोत्साहन या जुर्माना:

- 1.3.1. पोत की बर्थिंग से पहले स्टीमर एजेंट पोत के लिए प्लानिंग प्रस्तुत करे।
- 1.3.2. पोत के ठहरने के निर्धारित समय की गणना पोत के बर्थ पर रहने के समय और माल के निर्धारित निष्पादन मानक के अनुसार पोत से उतारे/लादे गए कुल कार्गो के आधार पर की जाएगी। उदाहरण के लिए, 59,830 टन कोकिंग कोल ले जाने वाले पोत के रुकने का निर्धारित समय 103 घंटे होगा, उदाहरणार्थ रु. 59830 टन /14000 टन प्रति दिन x 24 घंटे = 102.56 घंटे = 103 घंटे।
- 1.3.3. पोत के बर्थ पर निर्धारित समय से अधिक ठहराव के लिए रु.3500.00 प्रति घंटा या उसके किसी अंश के लिए जुर्माना या बर्थ पर पोत के निर्धारित समय से कम समय के ठहराव के लिए रु.3500.00 प्रति घंटा या उसके किसी अंश के लिए प्रोत्साहन।
- 1.3.4. यदि बर्थ पर पोत का ठहराव निर्धारित समय से 2 घंटे कम है, तो स्टीवडोर्स रु. 7000/- (रु.3500 x 2) प्रोत्साहन के लिए पात्र हैं। जुर्माना के मामले में और इसके विपरीत।

यदि निर्धारित समय से 2 घंटे कम बर्थ पर स्टीवर्ट के कारण पोत का ठहराव, स्टीवडोर्स रु.7000/- (रु.3500 * 2) के प्रोत्साहन के लिए पात्र हैं। जुर्माना के मामले में और इसके विपरीत होगा।

- 1.3.5. पारंपरिक बर्थ पर अनेक माल-सामान और व्यापारियों (पार्टीज़) वाले गियरविहीन पोतों के संबंध में अनेक एचएमसी और गियर वाले कई पोतों के साथ संचालित प्रोत्साहन और जुर्माना की गणना के लिए कार्य-प्रणाली (वित्त वर्ष 2019-20 के लिए निष्पादन मानकों में संवर्धन के लिए पीपीएसए के अनुरोध पर प्रस्तावित)।

- 1.3.5.1. एक से अधिक एचएमसी के साथ गियरलेस पोत:

- 1.3.5.1.1. यदि 2 या अधिक एचएमसी के एक साथ परिचालन घंटे (*) पोत के कुल परिचालन घंटों के 50% से अधिक के या बराबर है, तो 2 एचएमसी के बराबर लागू मानक प्रभावी होंगे और प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना, तदनुसार, की जाएगी।

- 1.3.5.1.2. यदि 2 या अधिक एचएमसी के एक साथ परिचालन घंटे (*) पोत के कुल परिचालन घंटों के 50% से कम हैं तो शेष घंटों के लिए 2 एचएमसी के बराबर लागू मानक प्रभावी होंगे और प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना, तदनुसार, की जाएगी।

कार्गो की संभावित मात्रा जिसे उपरोक्त मानक के साथ प्रहस्तित किया जा सकता है, की गणना की जाएगी जिसकी तुलना पूरे परिचालन समय के दौरान माल की वास्तविक मात्रा से की जाएगी। यदि वास्तविक प्रहस्तित मात्रा प्रास्मिक मानक से अधिक हो तो प्रोत्साहन का भुगतान किया जाएगा और यदि वास्तविक प्रहस्तित मात्रा प्रास्मिक मानक से कम होगी तो जुर्माना एकत्र किया जाएगा और कम ठहराव / अधिक ठहराव

अवधि की गणना के लिए 1 एचएमसी के लिए लागू मानक द्वारा विभाजित किया जाएगा। तदनुसार, प्रोत्साहन / जुर्माना की दर अर्थात् @ रु.3500 प्रति घंटे या उसके भाग के लिए, के साथ ही गुणा करके प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना की जाएगी।

1.3.5.2. एचएमसी के साथ प्रचालित विभिन्न प्रकार के माल/माल-मालिकों से संबद्ध गियर वाले पोत-

इस नीति के तहत कई खेप/पार्टियों के कार्गो वाले गियर वाले पोतों के मामले में, एचएमसी का उपयोग अनिवार्य कर दिया गया है। ऐसे मामलों में, 1 एचएमसी के लिए लागू मानदंडों को 1 एचएमसी के उपयोग के लिए माना जाएगा और 2 एचएमसी के मानदंडों को लागू करने के लिए 2 एचएमसी के उपयोग के लिए विचार किया जाएगा। मामले में, पत्तन किसी भी कारण से एचएमसी प्रदान करने में असमर्थ है, आदर्श लागू फ्रंट गियर वाले पोत पर विचार किया जाएगा। प्रोत्साहन और जुर्माना की गणना तदनुसार की जाएगी।

ध्यान दें:

(*) पोत का कुल संचालन समय = लोडिंग / डिस्चार्ज ऑपरेशन के पूर्ण होने की तिथि और समय - लोडिंग / डिस्चार्ज ऑपरेशन के प्रारंभ होने की तिथि और समय - पत्तन/ मौसम के कारण पर 1.3.6 के तहत रुकने का समय।

1.3.5.3. पोत पर कई एचएमसी के नियोजन और हटानेपर डेटा प्राप्त करने के लिए, स्टेटमेंट ऑफ फैक्ट्स (एसओएफ) का हवाला लिया जाएगा। एसओएफ से आवश्यक तारीख की अनुपलब्धता के मामले में, प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना के लिए एचएमसी परिचालन रिकॉर्ड में उपलब्ध डेटा को माना/लिया जाएगा।

1.3.6. पारंपरिक बर्थों पर ड्राई और ब्रेक ब्लक कार्गो से निपटने के लिए केवल पत्तन-संबंधी या मौसम के निम्नलिखित कारणों यदि पोत का संचालन प्रभावित होता है, तो प्रोत्साहन/जुर्माना योजना तहत, पोत के बर्थ पर आगमन से ठहरने के वास्तविक समय की अवधि के लिए कटौती की जाएगी।:

- (क). पत्तन द्वारा बर्थ पर प्रदान की जाने वाली क्रेन में खराबी/अनुपलब्धता।
- (ख). बारिश और खराब मौसम जैसा कि तथ्यों के विवरण (एसओएफ) में दिया गया है
- (ग). मैकेनिकल कोल हैंडलिंग प्लांट (एमसीएचपी) में कार्गो की मानव द्वारा स्थानांतरण के कारण विदेशी सामग्री।
- (घ). पत्तन के कारण पोत का स्थानांतरण।
- (ङ). पोत की तत्परता के पश्चात में पत्तन के कारण नौकायन में कोई देरी अर्थात् पायलट / टग अनुपलब्धता, और ज्वारीय स्थितियां।

(च). उपरोक्त (क). से (ड). तक के अलावा किन्हीं कारणों से काम रुकने से समय नष्ट हुआ तो उसके लिए केवल बोर्ड की मंजूरी के साथ, उसे निष्पाद मानदंडों की गणना से बाहर रखा जाए।

- 1.3.7. चूंकि कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन से स्टीवडोर को लाइसेंस जारी किए जाते हैं और स्टीवडोर पत्तन के संसाधन इंडेंट करते हैं, इसलिए स्टीवडोर को ही प्रोत्साहन मिलेगा और जुर्माना भी लगेगा।
- 1.3.8. पोतों पर मालवाहक लोडिंग/अनलोडिंग के पूरा होने तक सभी क्रेनों को संचालित करने की उम्मीद की जाती है। ऐसे गियर वाले पोत जो कार्गो लोडिंग/अनलोडिंग संचालन के लिए सभी या किसी भी पोत क्रेन को नियोजित करने में असमर्थ हैं पोत की क्रेन के खराब होने के कारण या कार्गो किसी अन्य कारण जिसके लिए पत्तन जिम्मेदार नहीं हैं, पोत एजेंट/आयातक/निर्यातक जब तक पोत गियर चालू / चालू नहीं हो जाता है हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी संलग्न करने के लिए उत्तरदायी है।
- 1.3.9. यदि गियर वाले पोत किसी भी कारण से पोत के गियर के पूरक के रूप में लोडिंग/अनलोडिंग ऑपरेशन में एचएमसी को नियोजित करते हैं, तो ऐसे पोतों के लिए निष्पादन मानक, गियर वाले पोतों पर लागू निष्पादन मानदंडों के तौर पर माने जाएं।
- 1.3.10. बेहतर दक्षता प्राप्त करने के लिए कई एचएमसी का उपयोग करने वाले पोतों के मामले में प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना 1.3.5 के तहत निर्धारित गणना की विधि के अनुसार की जानी चाहिए।
- 1.3.11. पोत जहां निर्धारित निष्पादन मानक पूरे नहीं कर रहा है, पीपीटी के पास उपरोक्त निर्धारित दर पर जुर्माना शुल्क के अलावा पोत के जोखिम और लागत पर लंगर को स्थानांतरित करने का अधिकार सुरक्षित है।
- 1.3.12. मौजूदा मशीनीकृत सुविधाओं के कारण आईपीटी डंपरोंकी आवाजाही में कम घाट स्थान और बाधा को देखते हुए पोत क्रेन के साथ मैनुअल रूप से सीक्यू-3 और आईओबी पर चलने वाले पोतों के संबंध में उपरोक्त प्रोत्साहन/जुर्माना लागू नहीं होगा।
- 1.3.13. पीपीटी, मंत्रालय द्वारा जारी की गई 'बर्थिंग पॉलिसी फॉर ड्राई बल्क कार्गो, 2016' में स्थानीय स्थितियों और पिछले निष्पादन आदि के आधार पर त्रैमासिक आधार पर निष्पादन मानदंडों की समीक्षा कर सकता है और यदि आवश्यक हो तो उसमें संशोधन कर सकता है।
- 1.3.14. साफ मौसम के दौरान पारंपरिक रूप से ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में क्लॉज 1.1 में निर्दिष्ट मानक और परंपरागत रूप से ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में क्लॉज 1.2 के अनुसार निष्पादन मानक 15 जनवरी 2017 से प्रभावी होंगे।
- 1.3.15. मॉनसून के दौरान परंपरागत रूप से प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में खंड 1.1 में निर्दिष्ट मानक 01 जून 2017 से प्रभावी होंगे।
- 1.3.16. खंड 1.3 में निर्दिष्ट जुर्माना/प्रोत्साहन मानक 15 जनवरी 2017 से प्रभावी होंगे।

1.3.17. कार्गो लोडिंग ऑपरेशन के लिए पीपीटी द्वारा संचालित मैकेनिकल बर्थों सीबी-1, सीबी-2 और आईओबी में स्टीवडोर शिपर्स/निर्यातक द्वारा नियोजित नहीं किए जाते हैं। जहां तक शुल्कों के भुगतान का संबंध है, स्टीमर एजेंट पोत संबंधी शुल्कों का भुगतान करते हैं और संबंधित शिपर्स/निर्यातक मालवहन प्रभारों के लिए भुगतान करते हैं। इन बर्थों पर, निष्पादन मुख्य रूप से पोतों की डिबलॉस्टिंग क्षमता, पोत द्वारा स्वीकार की गई लोडिंग दर, हैच के खुलने का समय, हैच परिवर्तन की संख्या और ड्राफ्ट चेक इत्यादि पर निर्भर करता है। और इसलिए स्टीमर एजेंटों से प्रोत्साहन/जुर्माना का भुगतान/वसूली तय की जाती है।

1.4. यंत्रीकृत कोयला बर्थ सीबी-1 और सीबी-2 पर कार्यरत पोतों के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानक:

1.4.1. निकासी और लदान करने के लिए निष्पादन मानक:

क्रम सं.	गतिविधि	वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक	वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक	अभ्युक्ति
(क)	(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक।			प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार आरंभिक गतिविधियों के लिए पूर्ववर्ती समय सीमाएं (लदान पूरा होने के समय) प्राधिकरण के अधिसूचना सं. टीएएमपी/79/2017-पीपीटी दिनांक 5.11.2018 के खंड 9(xiii) के अनुसार एमसीएचपी और आईओबी पर खड़े किए गए तटीय और विदेशगामी पोत में अंतर (ध्यान किए बिना) 60 मिनट माना जाएगा
	(i). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित)	45 मिनट	60 मिनट	
	(ii). तटीय परिवर्तन अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत	70 मिनट	60 मिनट	
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत्त समय			
	(i). पैनामैक्स पोत	शून्य	शून्य	
	(ii). हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	1 घंटा	1 घंटा	
(ग)	किए जाने वाले हैच परिवर्तनों की संख्या			
	(i). पैनामैक्स पोत	हैचों की संख्या $X 2 + 1$	हैचों की संख्या $X 2 + 1$	कोई परिवर्तन नहीं
	(ii). हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	हैचों की संख्या $X 2 + 1$	हैचों की संख्या $X 2 + 1$	
(घ)	ड्राफ्ट की जांच के लिए अनुमत्त समय (2 बार ड्राफ्ट जांच)	1 घंटा	1 घंटा	
(ङ)	लदान पूरा होने से अंतिम निकासी तक के लिए अनुमत्त समय	1 घंटा	1 घंटा	

1.4.2 औसत लदान दर के लिए निष्पादन मानक

क्रम सं.	पोत का प्रकार	वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक (टन प्रति घंटा)	वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक (टन प्रति घंटा)	अभ्युक्ति
		लादी गई कुल मात्रा / लिया गया समय (वर्षों से कार्य पूरा होने तक)	लादी गई कुल मात्रा / लिया गया समय (वर्षों से कार्य पूरा होने तक)	
(क).	(i) पैनामैक्स पोत	3000	3000	कोई परिवर्तन नहीं
	(ii) हैंडीमैक्स/ सुपरामैक्स पोत	2500	2500	

1.4.3 उपर्युक्त 1.4.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे न करने पर जुर्माना

		वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक	वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक	अभ्युक्ति
(क)	ऊपर यथा निर्धारित लदान पूरा होने, डी-ब्लॉस्टिंग, अंतिम ड्रॉट जांच और अन्य निकास अनुमतियों के लिए लिए गए अतिरिक्त समय के लिए जुर्माना	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग	कोई परिवर्तन नहीं
(ख)	ऊपर मद 1.4.1(ग) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त के लिए जुर्माना	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रूप. 5000/-	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रूप. 5000/-	कोई परिवर्तन नहीं
(ग)	ऊपर मद 1.4.1(घ) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त ड्रॉट-जांच के लिए जुर्माना	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रूप. 5000/-	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रूप. 5000/-	कोई परिवर्तन नहीं

1.4.4. ऊपर 1.4.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक प्राप्त करने पर प्रोत्साहन

		अनुमोदित मानक वि.वर्ष 18-19		प्रस्तावित मानक वि.वर्ष 19-20		अभ्युक्तियां
		समय	दर	समय	दर	
(क)	मौजूदा तटीय पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत्त समय = 45 मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक)	2 घंटा. 45 मिनट	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रूप. 5000/- प्रति घंटा	3 घंटा.	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रूप. 5000/- प्रति घंटा	प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार प्रारंभिक गतिविधियों के लिए पूर्ववर्ती समय सीमाएं (लदान पूरा होने के लिए समय) प्राधिकरण के अधिसूचना सं. टीएएमपी/79/201 7-पीपीटी दिनांक 5.11.2018 के खंड 9(xiii) के अनुसार एमसीएचपी और आईओवी पर खड़े किए गए तटीय और विदेशगामी पोत में अंतर (ध्यान किए बिना) 60 मिनट माना जाएगा।
(ख)	मौजूदा तटीय हैंडीमैक्स/सुपरामैक्स पोतों के लिए अनुमत्त समय = 45 मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय + 1 घंटा (डी-ब्लॉस्टिंग) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	3 घंटे. 45 मिनट		4 घंटे.		
(ग)	मौजूदा विदेशगामी पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत्त समय = (लदान पूरा होने के लिए समय : 1 घंटा 10 मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1	3 घंटे. 10 मिनट		3 घंटे.		

	घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)					
(घ)	मौजूदा विदेशगामी हैंडीमैक्स/सुप्रा पोतों के लिए कुल अनुमत समय = (लदान पूरा होने के लिए समय : 1 घंटा 10 मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (डीब्लॉस्टिंग) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	4 घंटे, 10 मिनट		4 घंटे.		

नोट :

- (i). यदि ऊपर 1.4.2 पर निर्दिष्ट लदान दर प्राप्त कर ली जाती है तो पोत प्रोत्साहन का पात्र होगा
- (ii). प्रोत्साहन स्कीम टॉपिंग – अप पोतों के लिए लागू नहीं है।

1.5. कोयला लदान के लिए यंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) पर कार्याधीन पोतों के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानक:

1.5.1 लदान और निकासी के लिए निष्पादन मानक

क्रम सं.	गतिविधि	वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक	वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक	अभ्युक्तियां
(क)	(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक।			प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार आरंभिक गतिविधियों के लिए पूर्ववर्ती समय सीमाएं (लदान पूरा होने के समय) प्राधिकरण के अधिसूचना सं. टीएएमपी/79/2017-पीपीटी दिनांक 5.11.2018 के खंड 9(xiii) के अनुसार एमसीएचपी और आईओबी पर खड़े किए गए तटीय और विदेशगामी पोत में अंतर (ध्यान किए बिना) 60 मिनट माना जाएगा
	(i). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित)	45 मिनट	60 मिनट	
	(ii). तटीय परिवर्तन अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत	70 मिनट	60 मिनट	
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय	शून्य	शून्य	
(ग)	किए जाने वाले हैच परिवर्तनों की संख्या			
	(i). पैनामैक्स पोत	हैचों की संख्या $X 2 + 1$	हैचों की संख्या $X 2 + 1$	
	(ii). हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	हैचों की संख्या $X 2 + 1$	हैचों की संख्या $X 2 + 1$	
(घ)	ड्राफ्ट की जांच के लिए अनुमत समय (2 बार ड्रॉफ्ट जांच)	1 घंटा	1 घंटा	कोई परिवर्तन नहीं

(ङ)	लदान पूरा होने पर अंतिम निकासी के लिए अनुमत्त समय	1 घंटा	1 घंटा	
(च)	पोत दिवसीय निष्पादन(टन प्रति दिन)(लदान पूरा होने का समय – लदान आरंभ करने का समय – पतन के कारण और एसओएफ के अनुसार वर्षा/खराब मौसम के कारण अवरोध)	24000टीपीडी	24000टीपीडी	

1.5.2 उपर्युक्त 1.5.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे न करने पर जुर्माना

		वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक	वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक	अभ्युक्तियां
(क)	ऊपर यथा निर्धारित लदान पूरा होने, डी-ब्लॉलस्टिंग, अंतिम ड्रॉट जांच और अन्य निकास अनुमतियों के लिए गए अतिरिक्त समय के लिए जुर्माना	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग	कोई परिवर्तन नहीं
(ख)	ऊपर मद 1.5.1(ग) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त के लिए जुर्माना	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रु. 5000/-	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रु. 5000/-	
(ग)	ऊपर मद 1.5.1(घ) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त ड्रॉट-जांच के लिए जुर्माना	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु.5000/-	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु.5000/-	

1.5.3 ऊपर 1.5.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक प्राप्त करने पर प्रोत्साहन

		वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक		वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक		अभ्युक्तियां
		समय	दर	समय	दर	
(क)	मौजूदा तटीय पोतों के लिए अनुमत्त समय= 45 मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	2 घंटे 45 मिनट	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रु.5000/- प्रति घंटा	3 घंटे	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रु.5000/- प्रति घंटा	प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार प्रारंभिक गतिविधियों के लिए पूर्ववर्ती समय सीमाएं (लदान पूरा होने के समय) प्राधिकरण के अधिसूचना सं. टीएएमपी/79/2017-पीपीटी दिनांक 5.11.2018 के खंड 9(xiii) के अनुसार एमसीएचपी और आईओबी पर खड़े किए गए तटीय और विदेशगामी पोत में अंतर (ध्यान किए बिना) 60 मिनट माना जाएगा
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए कुल अनुमत्त समय = (लदान पूरा होने के लिए समय : 1 घंटा 10 मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	3 घंटे 10 मिनट		3 घंटें		

नोट:

- (II) ऊपर 1.5.1(च) पर उल्लेखित औसत लदान दर प्राप्त कर ली जाती है तो पोत प्रोत्साहन का पात्र होगा।

1.6. लौह अयस्क के लदान के लिए यंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) पर कार्याधीन पोतों के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानक:

1.6.1 लदान और निकासी के लिए निष्पादन मानक

क्रम सं.	गतिविधि	वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक	वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक	अभ्युक्तियां
(क)	(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक।			प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार प्रारंभिक गतिविधियों के लिए पूर्ववर्ती समय सीमाएं (लदान पूरा होने के समय) प्राधिकरण के अधिसूचना सं. टीएएमपी/79/2017-पीपीटी दिनांक 5.11.2018 के खंड 9(xiii) के अनुसार एमसीएचपी और आईओबी पर खड़े किए गए तटीय और विदेशगामी पोत में अंतर (ध्यान किए बिना) 60 मिनट माना जाएगा
	(i). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित)	60 मिनट	60 मिनट	कोई परिवर्तन नहीं
	(ii). तटीय परिवर्तन अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत	90 मिनट	60 मिनट	
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत्त समय	शून्य	शून्य	
(ग)	किए जाने वाले हैच परिवर्तनों की संख्या			
	(i). पैनामैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1	हैचों की संख्या X 2 + 1	
	(ii). हैंडीमैक्स / सुपरमैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1	हैचों की संख्या X 2 + 1	
(घ)	ड्राफ्ट की जांच के लिए अनुमत्त समय (2 बार ड्रॉट जांच)	1 घंटा	1 घंटा	
(ङ)	ट्रिमिंग के लिए अनुमत्त समय	4 घंटा	4 घंटा	
(च)	लदान पूरा होने पर अंतिम निकासी के लिए अनुमत्त समय	30 मिनट (0.50 घंटा)	30 मिनट (0.50 घंटा)	
(छ)	पोत दिवसीय निष्पादन (टन प्रति दिन) (लदान पूरा होने का समय – लदान आरंभ करने का समय – पल्लन के कारण और एसओएफ के अनुसार वर्षा/खराब मौसम के कारण अवरोध)	42000टीपीडी	42000टीपीडी	

1.6.2 उपर्युक्त 1.6.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे न करने पर जुर्माना

		वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक	वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक	अभ्युक्तियां
(क)	ऊपर यथा निर्धारित लदान पूरा होने, डी-ब्लॉस्टिंग, अंतिम ड्रॉट जांच और अन्य निकास अनुमतियों के लिए गए अतिरिक्त समय के लिए	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग	कोई परिवर्तन नहीं

	जुर्माना			
(ख)	ऊपर मद 1.6.1(ग) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त हैच के लिए जुर्माना	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रु. 5000/-	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रु. 5000/-	
(ग)	ऊपर मद 1.6.1(घ) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त ड्रॉट-जांच के लिए जुर्माना	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु.5000/-	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु.5000/-	
(घ)	ऊपर मद 1.6.1(ङ) पर ट्रिमिंग के लिए यथा निर्धारित मानक से अधिक लिए गए समय के लिए जुर्माना	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग	

1.6.3 ऊपर 1.6.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे कर लेने पर प्रोत्साहन

		वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक		वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक		अभ्युक्तियां
		समय	दर	समय	दर	
(क)	मौजूदा तटीय पोतों के लिए अनुमत्त समय= 1 घंटा (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 4 घंटे (ट्रिमिंग)+ 30 मिनट घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	6 घंटा. 30 मिनट	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रु;5000/- प्रति घंटा	6 घंटे 30 मिनट	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रु;5000/- प्रति घंटा	प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार प्रारंभिक गतिविधियों के लिए पूर्ववर्ती समय सीमाएं (लदान पूरा होने के समय) प्राधिकरण के अधिसूचना सं.
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए कुल अनुमत्त समय = (लदान पूरा होने के लिए समय : 1 घंटा 30 मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 4 घंटे (ट्रिमिंग + 30 मिनट (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	7 घंटे		6 घंटे. 30 मिनट		टीएमपी/79/20 17-पीपीटी दिनांक 5.11.2018 के खंड 9(xiii) के अनुसार एमसीएचपी और आईओबी पर खड़े किए गए तटीय और विदेशगामी पोत में अंतर (ध्यान किए बिना) 60 मिनट माना जाएगा

नोट :

- (i) यदि ऊपर पर निर्दिष्ट 1.6.1 औसत लदान दर प्राप्त कर ली जाती है तो पोत प्रोत्साहन का पात्र होगा।

1.7. लौह पल्लों के लदान के लिए यंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) पर कार्याधीन पोतों के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानक:

1.7.1 निकासी और लदान के लिए निष्पादन मानक

क्रम सं.	गतिविधि	वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक	वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक	अभ्युक्तियां
(क)	(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित वर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तवेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक।			प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार आरंभिक गतिविधियों के लिए पूर्ववर्ती समय सीमाएं (लदान पूरा होने के समय)
	(i). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित)	45 मिनट	60 मिनट	प्राधिकरण के अधिसूचना सं. टीएएमपी/79/2017-पीपीटी दिनांक 5.11.2018 के खंड 9(xiii) के अनुसार एमसीएचपी और आईओवी पर खड़े किए गए तटीय और विदेशगामी पोत में अंतर (ध्यान किए बिना) 60 मिनट माना जाएगा
	(ii). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत	70 मिनट	60 मिनट	
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत्त समय	शून्य	शून्य	कोई परिवर्तन नहीं
(ग)	किए जाने वाले हैच परिवर्तनों की संख्या			
	(i). पैनामैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1	हैचों की संख्या X 2 + 1	
	(ii). हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1	हैचों की संख्या X 2 + 1	
(घ)	ट्रिमिंग के लिए अनुमत्त समय	1 घंटा	1 घंटा	
(ङ)	लदान पूरा होने पर अंतिम निकासी के लिए अनुमत्त समय	1 घंटा	1 घंटा	
(च)	पोत दिवसीय निष्पादन (टन प्रति दिन) (लदान पूरा होने का समय – लदान आरंभ करने का समय – पल्लन के कारण और एसओएफ के अनुसार वर्षा/खराब मौसम के कारण अवरोध)	42000टीपीडी	42000टीपीडी	

1.7.2 उपर्युक्त 1.7.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे न करने पर जुर्माना

		वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक	वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक	अभ्युक्तियां
(क)	ऊपर यथा निर्धारित लदान पूरा होने, डी-ब्लॉलस्टिंग, अंतिम ड्रॉट जांच और अन्यक निकास अनुमतियों के लिए गए अतिरिक्त समय के लिए जुर्माना	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग	
(ख)	ऊपर मद 1.7.1(ग) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए जुर्माना	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रू. 5000/-	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रू. 5000/-	

(ग)	ऊपर मद 1.7.1(घ) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त ड्राई-जांच के लिए जुर्माना	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु.5000/-	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु.5000/-
-----	---------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

1.7.3 ऊपर 1.7.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे करने पर प्रोत्साहन

		वित्त वर्ष 2018-19 के लिए अनुमोदित मानक		वित्त वर्ष 2019-20 के लिए प्रस्तावित मानक		अभ्युक्तियां
		समय	दर	समय	दर	
(क)	मौजूदा तटीय पोतों के लिए अनुमत्त समय= 45 मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	2 घंटे 45 मिनट	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रु.5000/- प्रति घंटा	3 घंटे	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रु.5000/- प्रति घंटा	प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार प्रारंभिक गतिविधियों के लिए पूर्ववर्ती समय सीमाएं (लदान पूरा होने के समय) प्राधिकरण के अधिसूचना सं.
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए कुल अनुमत्त समय = (लदान पूरा होने के लिए समय : 1 घंटा 10 मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	3 घंटे 10 मिनट		3 घंटे.		टीएएमपी/79/2017-पीपीटी दिनांक 5.11.2018 के खंड 9(xiii) के अनुसार एमसीएचपी और आईओबी पर खड़े किए गए तटीय और विदेशगामी पोत में अंतर (ध्यान किए बिना) 60 मिनट माना जाएगा

नोट:

(i). यदि 1.7.1 (च) पर निर्दिष्ट औसत लोडिंग दर प्राप्त कर ली जाती है तो पोत प्रोत्साहन के का पात्र होगा।

1.8. घाट से माल की निकासी के लिए जुर्माना योजना।

क्रम सं.	अनुमोदित मानक वित्तीय वर्ष 18-19	प्रस्तावित मानक वित्तीय वर्ष 19-20
1.8.1	पोतों से 4 घंटे के अंदर कार्गो की गैर-निकासी के लिए कार्गो की अपेक्षित मात्रा के घाट भाड़ा के बराबर दर पर जुर्माना लगाया जाएगा जो कोई अन-अनुमत्त कार्गो की कोई बाधा नहीं होने पर निष्कासित किया जा सकता हो।	पोत के नौचालन करने से 4 घंटे के बाद घाट से माल की गैर-निकासी के लिए रु. 3500/- प्रति टन की दर से जुर्माना लगाया जाएगा।

3.3. पीपीटी ने उल्लेख किया है कि उसने 01-04-2019 से उपर्युक्त प्रावधानों को कार्यान्वित करना आरंभ कर दिया है ताकि मानकों की अवमानना न होने पाए।

3.4. वर्तमान प्रस्ताव दिनांक 01 नवंबर 2019 में, अक्टूबर 2018 में 03 अक्टूबर 2018 के आदेश में अनुमोदित दरमानों में पीपीटी द्वारा प्रस्तावित आशोधन इस प्रकार हैं :-

क्र	दिनांक 03 अक्तूबर 2018 के आदेश में अनुमोदित मानक	पीपीटी द्वारा प्रस्तावित मानक				
1	<p>लदान पूरा होने का समय</p> <p>(i). यंत्रीकृत कोयला बर्थ 1 और 2</p> <table><tr><td><p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत. [संदर्भ: खंड 1.4.1 (क)]</p></td><td><p>45 मिनट</p><p>70 मिनट</p></td></tr></table>	<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत. [संदर्भ: खंड 1.4.1 (क)]</p>	<p>45 मिनट</p> <p>70 मिनट</p>	<p>लदान पूरा होने का समय</p> <p>(i). यंत्रीकृत कोयला बर्थ 1 और 2</p> <table><tr><td><p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत.</p></td><td><p>60 मिनट</p><p>60 मिनट</p></td></tr></table>	<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत.</p>	<p>60 मिनट</p> <p>60 मिनट</p>
	<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत. [संदर्भ: खंड 1.4.1 (क)]</p>	<p>45 मिनट</p> <p>70 मिनट</p>				
	<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत.</p>	<p>60 मिनट</p> <p>60 मिनट</p>				
	<p>(ii). कोयला लदान के लिए यंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ</p> <table><tr><td><p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत. [संदर्भ: खंड 1.5.1 (क)]</p></td><td><p>45 मिनट</p><p>70 मिनट</p></td></tr></table>	<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत. [संदर्भ: खंड 1.5.1 (क)]</p>	<p>45 मिनट</p> <p>70 मिनट</p>	<p>(ii). कोयला लदान के लिए यंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ</p> <table><tr><td><p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत.</p></td><td><p>60 मिनट</p><p>60 मिनट</p></td></tr></table>	<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत.</p>	<p>60 मिनट</p> <p>60 मिनट</p>
<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत. [संदर्भ: खंड 1.5.1 (क)]</p>	<p>45 मिनट</p> <p>70 मिनट</p>					
<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत.</p>	<p>60 मिनट</p> <p>60 मिनट</p>					
<p>(iii). लौह अयस्क के लदान के लिए यंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ</p> <table><tr><td><p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत. [संदर्भ: खंड 1.6.1 (a)]</p></td><td><p>60 मिनट</p><p>90 मिनट</p></td></tr></table>	<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत. [संदर्भ: खंड 1.6.1 (a)]</p>	<p>60 मिनट</p> <p>90 मिनट</p>	<p>(iii). लौह अयस्क के लदान के लिए यंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ</p> <table><tr><td><p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत.</p></td><td><p>60 मिनट</p><p>60 मिनट</p></td></tr></table>	<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत.</p>	<p>60 मिनट</p> <p>60 मिनट</p>	
<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत. [संदर्भ: खंड 1.6.1 (a)]</p>	<p>60 मिनट</p> <p>90 मिनट</p>					
<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत.</p>	<p>60 मिनट</p> <p>60 मिनट</p>					
<p>(iv). लौह पल्लों के लदान के लिए यंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ</p>	<p>(iv). लौह पल्लों के लदान के लिए यंत्रीकृत लौह अयस्क बर्थ</p> <table><tr><td><p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से</p></td><td></td></tr></table>	<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से</p>				
<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से</p>						

	<p>(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित वर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत. [संदर्भ: खंड 1.7.1 (a)]</p>	<p>45 मिनट</p> <p>70 मिनट</p>	<p>लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक। (क). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित) (ख). तटीय परिवर्तन की अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत.</p>	<p>60 मिनट</p> <p>60 मिनट</p>	
2.	<p>घाट से माल की निकासी के लिए जुर्माना योजना। पोतों के नौकायन से 4 घंटे के अंदर कार्गो के गैर निकासी के लिए जुर्माना घाट से कार्गो की उस अपेक्षित मात्रा के बराबर दर पर लगाया जाएगा जो कि वहाँ माल की कोई रुकावट न होने के कारण निष्कासित किया जा सकता था। [खंड 1.8.1 देखें]</p>		<p>घाट से माल की निकासी के लिए जुर्माना योजना पोतों की नौकायन से 4 घंटे के बाद घाट से माल की गैर-निकासी के लिए जुर्माना ₹.3500 / - प्रति घंटे की दर से लगाया जाएगा।</p>		
3.	<p>जब 1 एचएमसी के पूरक के लिए लगी हुई दूसरी एचएमसी के लिए प्रोत्साहन / जुर्माना गणना पद्धति</p> <p>पीपीटी ने बताया है कि वर्तमान परंपरा के अनुसार, पीपीटी दूसरी एचएमसी के आंशिक नियोजन के लिए 2 एचएमसी के लिए लागू निष्पादन मानकों की गणना कर रहा है और प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना तदनुसार की जाती है।</p>		<p>गियरलेस पोतों के संबंध में कई एचएमसी वाले गियर पोतों के साथ और कई अन्य पार्टियों वाले संचालित पोतों के लिए प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना के लिए गणना पद्धति:</p> <p><u>अनेक एचएमसी के साथ गियरलेस</u></p> <p>यदि 2 या अधिक एचएमसी का एक साथ संचालन पोत के कुल परिचालन घंटे के 50% से बराबर या अधिक है तो 2 एचएमसी पर लागू होने वाले मानक उस अवधि के लिए प्रभावित होंगे और और तदनुसार प्रोत्साहन या जुर्माना का परिकलन किया जाएगा।</p> <p>यदि 2 एचएमसी का एक साथ संचालन पोत के कुल परिचालन घंटे के 50% से कम है, तो 2 एचएमसी पर लागू होने वाले मानक उस अवधि के लिए प्रभावित होंगे जिसमें दूसरी एचएमसी पोत के शेष परिचालन घंटे के लिए प्रभावित होगी। कार्गो की संभावित मात्रा जिसे उपरोक्त मानक के साथ प्रहस्तित किया जा सकता है, की गणना की जाएगी जिसकी तुलना पूरे परिचालन समय के दौरान माल की वास्तविक प्रहस्तित मात्रा से की जाएगी। यदि वास्तविक मात्रा मानक की प्रासमिक मात्रा से अधिक होगी तो प्रोत्साहन दिया जाएगा और कम होने पर जुर्माना एकत्र किया जाएगा। कम ठहराव / अधिक ठहराव अवधि की गणना के लिए 1 एचएमसी के लिए लागू मानक द्वारा विभाजित किया जाएगा तदनुसार प्रोत्साहन / जुर्माने की दर से उसी को @ 3500 प्रति घंटे या उसके भाग से गुणा करके प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना की जाएगी।</p> <p><u>एचएमसी के साथ कई खेप / कई पार्टियों के कार्गो वाले गियर वाले पोत</u></p> <p>कई पार्टियों के खेप/कार्गो वाले गियर वाले पोतों के मामले में, इस नीति के तहत एचएमसी का उपयोग अनिवार्य कर दिया गया है। ऐसे मामलों में, 1 एचएमसी के लिए लागू मानदंडों को 1 एचएमसी के उपयोग के लिए माना जाएगा और 2 एचएमसी के मानदंडों को लागू करने के लिए 2 एचएमसी के उपयोग के लिए विचार किया जाएगा। यदि पत्तन किसी कारण से एचएमसी प्रदान करने में असमर्थ है, तो गियर वाले</p>		

	पोत के लिए लागू मानक पर विचार किया जाएगा। प्रोत्साहन और जुर्माना की गणना तदनुसार की जाएगी।
--	--------------------------------------------------------------------------------------------

4. परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पीपीटी के दिनांक 1 नवंबर 2019 के प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों 8 नवंबर 2019 को उनकी अभ्युक्तियां मंगाने के लिए भेज दी गई थी, जिन्होंने कथित अभ्युक्तियों को फीडबैक जानकारी के तौर पर पीपीटी को अग्रेषित कर दिया गया था। पीपीटी ने अपने 3 दिसंबर 2019 और बाद में दिनांक 2 जनवरी 2020 के पत्र के तहत अपना उत्तर दिया है।

5. पीपीटी परिसर में 5 दिसंबर 2019 को इस संदर्भ में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। पीपीटी ने अपने प्रस्ताव का एक संक्षिप्त पावर प्वायंट प्रस्तुति दी। पीपीटी और उपयोगकर्ताओं ने संयुक्त सुनवाई में, अपना अपना पक्ष प्रस्तुत किया।

6.1. जैसा कि संयुक्त सुनवाई में तय किया गया था, उपयोगकर्ताओं से अनुरोध किया गया था कि वे अपनी अतिरिक्त जानकारी/उल्लेख प्रस्तुत करें। इस संबंध में, उपयोगकर्ता में से एक अर्थात् कलिंग स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (केएसएए) ने अपने 11 दिसंबर 2019 के ईमेल के माध्यम से अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की। उक्त टिप्पणियां पीपीटी को भेज दी गईं। पीपीटी ने 2 जनवरी 2020 के पत्र के साथ अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

6.2. इसके अलावा, संयुक्त सुनवाई के दौरान की गई चर्चा अनुसार, हमारे 13 दिसंबर 2019 के पत्र के द्वारा पीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह विषयगत प्रस्ताव की प्रशुल्क की वैधता अवधि को इंगित करे। इस संबंध में, पीपीटी ने 2 जनवरी 2020 के अपने पत्र में बताया दिया कि विषयगत प्रस्ताव की वैधता अवधि मार्च 2020 तक हो सकती है।

7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध हैं। संयुक्त सुनवाई के दौरान किए गए तर्कों का के अंश पत्तन और संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

8. मामले के प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में, निम्न स्थिति उजागर होती है:

- (i) . शिपिंग मंत्रालय (एमओएस) ने जून 2016 में महा-पत्तनों के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग पॉलिसी जारी की है, और सभी महा-पत्तन न्यासों को वास्तविक मानक, प्रोत्साहन और जुर्माना के साथ लागू करने का निर्देश दिया है। तदनुसार, पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) द्वारा दायर एक प्रस्ताव के आधार पर, बर्थिंग पॉलिसी में निहित शर्तों के अनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. प्राधिकरण/79/2017-पीपीटी दिनांक 03 अक्टूबर 2018 के तहत पीपीटी में ड्राई बल्क कार्गो के निपटान के संबंध में 31 मार्च 2019 तक की वैधता अवधि के साथ निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना को मंजूरी दी थी। इस पृष्ठभूमि में, पीपीटी अब एक प्रस्ताव लेकर आया है जिसमें योजना में मामूली आशोधन के साथ ड्राई बल्क / ब्रेक बल्क / प्रोजेक्ट कार्गो के लिए मौजूदा

निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना योजना की वैधता बढ़ाने की मांग की गई है। पत्तन के प्रस्ताव को उसके न्यासी बोर्ड की मंजूरी प्राप्त है।

- (ii). पीपीटी ने 01 नवंबर 2019 को अपना प्रस्ताव दायर किया है। इस प्रस्ताव पर पीपीटी द्वारा दी गई जानकारी सहित इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iii). जैसा कि इस आदेश के पहले भाग में उल्लेख किया गया है, ड्राई बल्क कार्गो के निपटान और पीपीटी में ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में पीपीटी द्वारा ट्रेड सर्कुलर जारी करके अक्टूबर 2018 में अनुमोदित निष्पादन मानक आधारित 31 मार्च 2019 की मूल प्रशुल्क वैधता अवधि से परे प्रस्तावित दवा-दारु(मेडीकेशन) सहित प्रोत्साहन / जुर्माना लागू किए जाने की सूचना दी गई है। भले ही मई 2019 में पीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा जारी किए गए उक्त निर्णय को पीपीटी द्वारा अवगत कराया गया हो, फिर भी पीपीटी ने इस प्राधिकरण के समक्ष अपना प्रस्ताव नवंबर 2019 में अर्थात् मूल वैधता अवधि की समाप्ति की तारीख से 7 महीने के अंतराल के बाद दाखिल किया है। इस संदर्भ में, एक पत्तन से उम्मीद करना अनुचित नहीं है (जो भारत में नंबर 1 महा-पत्तन होने के करीब है) कि वह इस प्राधिकरण से अग्रिम रूप से संपर्क करने की समय पर कार्रवाई करे और इससे आगे की अवधि के लिए प्रावधानों की निरंतरता के लिए अनुमोदन प्राप्त करे। 31 मार्च, 2019, यह देखते हुए कि प्रावधानों की वैधता 31 मार्च 2019 तक थी, पत्तन के ज्ञान में अक्टूबर 2018 से ही थी। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इस प्राधिकरण को इस प्रकार की फेट अकंपली स्थिति में डालने से बचे।
- (iv). (क). स्मरणीय है कि अक्टूबर 2018 के आदेश में ड्राई बल्क कार्गो अर्थात् कोयला, फ्लक्स, कोक, लौह अयस्क/छरों और अन्य ड्राई बल्क कार्गो के 5 समूहों के संबंध में निष्पादन मापजुर्माना निर्धारित किये गये थे। इसके अतिरिक्त, ब्रेक बल्क कार्गो के 3 कमोडिटी समूहों के संबंध में अर्थात् अन्य स्टील कार्गो (प्लेट, बार, बिलेट) और पारंपरिक प्रहस्तन के लिए ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् एचआर कॉइल और अन्य यूनिट का वजन 5टी से अधिक भार वाले यूनिट, अन्य स्टील कार्गो (प्लेट, बार, बिलेट) और ब्रेक बल्क कार्गो यूनिट वजन 5टन या कम और प्रोजेक्ट कार्गो की पारंपरिक हैंडलिंग के लिए निष्पादन पैरामीटर निर्धारित किए गए थे।
- (ख). वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तुत आँकड़ों से यह पता चलता है कि वर्ष 2017-18 की तुलना में वर्ष 2018-19 के दौरान शुष्क बल्क कार्गो वस्तुओं की निष्पादन में वृद्धि हुई है। इस आधार पर कि अक्टूबर 2018 के स्वीकृत आदेश के रूप में निष्पादन आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना ने वांछित परिणाम प्राप्त करने में पत्तन की सहायक हुआ है, पीपीटी ने संदर्भगत प्रस्ताव के तहत 03 अक्टूबर 2018 के आदेश में यथा अनुमोदित, साफ मौसम और वर्षा ऋतु के दौरान कार्गो के प्रहस्तन के लिए 4 पोतीय क्रेनों और 1 एचएमसी की परंतु 2 या इससे अधिक एचएमसी के द्वारा दोनों ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में समान कार्गो समूहों के साथ-साथ ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए समान स्तर के निष्पादन मानक को बनाए रखने का प्रस्ताव दिया है।

- (ग). तथापि, पीपीटी द्वारा विशेषकर एचआर कॉइल और अन्य इकाई के संबंध में ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में वित्तीय वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान प्राप्त निष्पादन पर आंकड़ा 5 टन से अधिक, अन्य स्टील कार्गो (प्लेट, बार, बिललेट) और ब्रेक बल्क यूनिट वजन 5 टी या उससे कम और प्रोजेक्ट-कार्गो समर्थित किया गया है।
- (घ). ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में भी, यह देखा गया है कि वास्तविक निष्पादन, अक्टूबर 2018 के आदेश में यथानुमोदित निष्पादन मानदंडों से अधिक है, क्योंकि एक वर्ष (2017-18) या अक्टूबर 2017 (2017-18 और 2018-19) दोनों में को अनुमोदित किया गया है।
- (ङ). जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है, पोर्ट ने 31 मार्च 2019 की मूल प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति के तुरंत बाद, 01 अप्रैल 2019 से निष्पादन मानदंडों को लागू करना जारी रखा है। 01 अप्रैल 2019 से 9 महीने से अधिक का समय पहले ही समाप्त हो चुका है। पोर्ट द्वारा मौजूदा मानदंडों को 31 मार्च 2020 तक जारी रखने के लिए बढ़ाने की मांग की गई है। जब तक भारत के राजपत्र में यह आदेश अधिसूचित किया जाएगा तब तक इस वित्तीय वर्ष 2019-20 का अंत निकट आ जाएगा। इस स्तर पर निष्पादन मानक के साथ पूर्वव्यापी रूप से छेड़छाड़ करने से परिहार्य भ्रम पैदा होगा। पीपीटी द्वारा समय पर प्रस्ताव प्रस्तुत करने से इस तरह की दोषपूर्ण स्थिति उत्पन्न होने से बचा जा सकता है। फिर भी, इस मामले पर संज्ञान लेते हुए, यह प्राधिकरण 31 मार्च के पश्चात अर्थात् 01 अप्रैल, 2019 से 31 मार्च 2020 तक, ड्राई बल्क कार्गो वस्तुओं के संबंध में निष्पादन मानदंडों की निरंतरता को मंजूरी देने के लिए बाध्य है।
- (च). ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में पोर्ट द्वारा, वित्तीय वर्ष 2017-18 और 2018-19 के कोई आंकड़े प्रस्तुत नहीं किए गए हैं। फिर भी, चूंकि 01 अप्रैल 2019 से 9 महीने से अधिक समय पहले ही समाप्त हो चुका है और जब तक अनुमोदित आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचित नहीं हो जाता है, तब तक पत्तन द्वारा अपेक्षित यह शुल्क, वैधता की अवधि के अंत में बंद हो जाएगा, इसलिए यह प्राधिकरण यानी ब्रेक बल्क कार्गो आइटम के संबंध में निष्पादन मानदंडों की निरंतरता को 31 मार्च 2019 के बाद अर्थात् 01 अप्रैल 2019 से 31 मार्च 2020 तक मंजूर करने के लिए विवश है।
- (छ). हालाँकि, पोर्ट को सलाह दी जाती है कि इस प्राधिकरण को फेट की स्थिति में डालने से बचना चाहिए और 31 मार्च 2020 से आगे की अवधि के लिए ब्रेक बल्क कार्गो ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना के निर्धारण के लिए प्रस्ताव समय पर प्रस्तुत करना चाहिए। ऐसा करने पर, पत्तन को यह सुनिश्चित करने के लिए सलाह दी जाती है कि विभिन्न ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो वस्तुओं के लिए 2020-21 और बाद की अवधि के लिए ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के निष्पादन मानक का पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया जाए, और निष्पादन पत्तन के वर्ष 2017-18 से 2019-20 के दौरान प्राप्त वास्तविक निष्पादन से कम नहीं होना चाहिए।
- (v). (क). पीपीटी के अनुसार, पहले के अभ्यास के अनुसार, पोर्ट द्वारा पूरे 24 घंटे की अवधि के लिए स्टीवर्ड्स द्वारा यहां तक कि दूसरी एचएमसी के आंशिक नियोजन के लिए, प्रोत्साहन / जुर्माना गणना के उद्देश्य से 2 एचएमसी के लिए लागू निष्पादन मानकों पर पर विचार किया जा रहा था। इसके कारण, जब पीपीटी ने अतिरिक्त एचएमसी संलग्न

करने के लिए स्टीवडोर्स पर बेहतर निष्पादन के लिए जोर दिया, तो सूचित किया गया कि स्टीवडोर्स दूसरी एचएमसी का उपयोग करने में अनिच्छुक हैं। इस प्रकार, पारादीप पोर्ट स्टीवडोर्स एसोसिएशन (पीपीएसए) द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, प्रस्तावित नोट सं. 1.3.5.1 और 1.3.5.2 में एचएमसी द्वारा संचालित पारंपरिक बर्थ पर कई एचएमसी के साथ, गियर विहीन पोतों पर और कई कार्गो/पार्टियों के कार्गो वाले गियर वाले पोतों पर के संबंध में प्रोत्साहन और जुर्माना की गणना के लिए एक कार्यप्रणाली पेश की है, जिनकी आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

- (ख). जैसा कि नोट नं 1.3.5.1.1 पोर्ट द्वारा प्रस्तावित, यदि 2 या अधिक एचएमसी का एक साथ संचालन पोत के कुल परिचालन घंटे के 50% के बराबर या उससे अधिक है, तो 2 एचएमसी पर लागू होने वाले मानक प्रभावी होंगे और तदनुसार प्रोत्साहन/जुर्माना गणना की जाएगी।

इसके अलावा, नोट 1.3.5.1.2 के अनुसार पोर्ट द्वारा प्रस्तावित, यदि 2 एचएमसी का एक साथ संचालन पोत के कुल परिचालन घंटों के 50% से कम है, तो पोत के परिचालन समय के लिए जहां 2 एचएमसी की तैनाती की गई है, 2 एचएमसी पर लागू होने वाले मानक उस अवधि के लिए प्रभावी होंगे। नोट में आगे कहा गया है कि कार्गो की संभावित मात्रा जिसे ऊपर के मानक के साथ प्रहस्तित किया जा सकता है, की गणना की जाएगी जिसकी पूरे परिचालन समय के दौरान कार्गो की वास्तविक मात्रा से तुलना की जाएगी। यदि वास्तविक मानक की मात्रा से अधिक है तो प्रोत्साहन का भुगतान किया जाएगा मात्रा को पूरी नहीं जाती है तो जुर्माना वसूल किया जाएगा वास्तविक प्रहस्तन को 1 एचएमसी के लिए लागू मानक द्वारा विभाजित किया जाएगा ताकि कम ठहराव/ओवरस्टे अवधि की गणना की जा सके। तदनुसार प्रोत्साहन / जुर्माना की दर @ 3500 प्रति घंटे या उसके भाग के साथ गुणा करके प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना की जाएगी।

- (ग). दूसरे शब्दों में, यदि 2 एचएमसी का एक साथ संचालन पोत के कुल परिचालन घंटों के 50% से कम है, तो दूसरी एचएमसी पर लागू मानक वास्तविक परिचालन घंटों के लिए प्रो-राटा के आधार पर माना जाएगा और यदि 2 एचएमसी का एक साथ परिचालन कुल परिचालन घंटों का 50% से अधिक हो तो पीपीटी द्वारा पोत पर 2 एचएमसी की तैनाती के मानक लागू किए जाएंगे।

- (घ). हालांकि पीपीएसए ने, जब 2 एचएमसी का एक साथ संचालन 50% से अधिक है, 1 एचएमसी और 2 एचएमसी के नियोजन के लिए आनुपातिक घंटों पर विचार करने का सुझाव दिया है, पीपीटी ने यह उल्लेख करते हुए पीपीएसए के इस सुझाव को स्वीकार नहीं किया है कि प्रस्तावित क्लॉज स्टीवडोर्स के लिए फायदेमंद होगा, क्योंकि इससे स्टीवडोर्स द्वारा कुछ घंटों के लिए भी कई एचएमसी का उपयोग करने करने की संभावना है। अथवा जबकि दूसरी एचएमसी अकार्यपूर्ण स्थिति में रहेगी है या जब एक और एचएमसी को तैनात करने की काफी गुंजाईश होगी, तो शेष अवधि में स्टीवडोर्स बेहतर दक्षता हासिल करने के लिए 2 एचएमसी के संचालन के साथ जारी रख सकेंगे। फिर भी, पत्तन अगले संशोधन के दौरान इस पहलू की समीक्षा करने के लिए सहमत हो गया है।

- (ड). उपरोक्त प्रस्तुतियाँ के मद्देनजर और प्रस्तावित प्रावधान को पीपीटी के न्यासी बोर्ड की का अनुमोदन प्राप्त है, इस प्राधिकरण प्रस्तावित दरमान में ये नोट सं. 1.3.5.1.1. और 1.3.5.1.1. मंजूर करने के लिए इच्छुक है।
- (vi). मौजूदा नोट नं. 1.3.4 के तहत यदि बर्थ पर पोत का ठहराव निर्धारित समय से 2 घंटे कम है तो स्टीवर्ड्स को प्रोत्साहन और जुर्माना के पात्र होने का प्रावधान है। उक्त नोट के अलावा, पीपीटी ने प्रस्तावित नोट 1.3.4 में स्पष्ट रूप से संकेत दिया है कि यदि बर्थ पर स्टीवर्ड्स के कारण पोत का ठहराव निर्धारित समय से 2 घंटे कम है तो स्टीवर्ड्स प्रोत्साहन और जुर्माना के पात्र हैं। चूंकि प्रस्तावित अतिरिक्त प्रावधान स्पष्टता प्रदान करता है, इसलिए उक्त प्रस्तावित प्रावधान स्वीकृत किया जाता है।
- (vii). पीपीटी ने खंड 1.3.5.2 में इस आशय का एक नोट प्रस्तावित किया है कि गियर वाले पोतों की खेप/कई पार्टियों के कार्गो के मामले में, एचएमसी का उपयोग अनिवार्य कर दिया गया है और ऐसे मामलों में, 1 एचएमसी के उपयोग के लिए 1 एचएमसी के लिए लागू मानदंडों को माना जाएगा। और 2 एचएमसी के उपयोग पर 2 एचएमसी के लिए लागू मानदंडों विचार किया जाएगा जैसा भी मामला हो। नोट में आगे कहा गया है कि यदि, पोर्ट किसी भी कारण से एचएमसी प्रदान करने में असमर्थ है, गियर वाले पोत के लिए लागू मानक पर विचार किया जाएगा और प्रोत्साहन और जुर्माना की गणना तदनुसार की जाएगी। पीपीटी ने पोत के परिचालन घंटों के निर्धारण के लिए कार्यप्रणाली का भी संकेत दिया है। चूंकि प्रस्तावित नोट स्पष्टता प्रदान करता है और चूंकि उपयोगकर्ताओं की इस पर कोई विशेष आपत्ति नहीं है, इसलिए यह प्राधिकरण पोर्ट द्वारा प्रस्तावित खंड 1.3.5.2 को शामिल करने के लिए अनुमोदन करने के लिए इच्छुक है।
- (viii). प्रस्तावित नोट 1.3.5.3. के अनुसार, एक पोत पर कई एचएमसी के नियोजन और विघटन पर प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना के लिए, डेटा को पुनः प्राप्त करने के लिए, पोत के स्टेटमेंट ऑफ फैक्ट्स (एसओएफ) का संदर्भ लिया जाएगा और एसओएफ से आवश्यक डेटा की अनुपलब्धता के मामले में, एचएमसी के परिचालन रिकॉर्ड में उपलब्ध डेटा को पुनः निर्धारित किया जाएगा। चूंकि प्रस्तावित नोट स्पष्टता प्रदान करते हैं और चूंकि उपयोगकर्ताओं की कोई विशेष आपत्ति नहीं है, इसलिए यह प्राधिकरण पोर्ट द्वारा प्रस्तावित खंड 1.3.5.3 को शामिल करने के लिए अनुमोदन प्रदान करने के लिए इच्छुक है।
- (ix). पीपीटी ने मशीनीकृत कोयला बर्थ सीबी-1 और सीबी-2 (खंड 1.4), कोयला लोडिंग के लिए मैकेनाइज्ड आईओबी (खंड 1.5), आयरन ओर लोड के लिए मैकेनाइज्ड आईओबी (खंड 1.6) और आयरन पेलेट्स लोड के लिए मैकेनाइज्ड आईओबी (खंड 1.7) पर काम कर रहे पोतों पर निष्पादन मानक प्राप्त करने पर प्रोत्साहन की गणना के लिए परिलक्षित होने के समय और लदान पूरा होने के संबंध में निष्पादन मानक के निर्धारण के लिए विचार करते समय मानदंडों को संशोधित करने का प्रस्ताव दिया है। मौजूदा और प्रस्तावित प्रावधानों को दर्शाने वाली एक तुलनात्मक स्थिति, पीपीटी के प्रस्ताव के साथ-साथ पहले से ही आदेश का भी हिस्सा है और इसलिए संक्षिप्तता के लिए दोहराया नहीं गई है।
- लदान पूरा होने के समय के मानक के संबंध में, यह स्मरणीय है कि दिनांक 3 अक्टूबर 2018 के आदेश में को पीपीटी में ड्राई बल्क/ब्रेक बल्क/प्रोजेक्ट कार्गो के लिए मानक आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना स्कीम को मंजूरी देते हुए, इस प्राधिकरण ने पैरा नं. 9(xiii) ने हालांकि तब पत्तन द्वारा प्रस्तावित समय कारकों को मंजूरी दे दी थी, लेकिन अगली समीक्षा के दौरान पत्तन

को बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित समय सीमा का पालन करने की सलाह दी थी। तदनुसार, पत्तन ने 60 मिनट पर बर्थिंग पॉलिसी के अनुरूप निकासी की लोडिंग के लिए संशोधित समय मानक प्रस्तावित किए हैं। इसने एक ऐसी स्थिति पैदा कर दी है जहां कुछ उदाहरणों में, पहले लदान पूरा होने समय 45 मिनट को बढ़ाकर 60 मिनट कर दिया गया है और कुछ उदाहरणों में, 70 मिनट के पहले के कारक समय को घटाकर 60 मिनट कर दिया गया है। ऐसे उदाहरणों में जहां 70 मिनट के पहले कारक समय को घटाकर 60 मिनट कर दिया गया है, तमिलनाडु जनरेशन एंड डिस्ट्रीब्यूशन कॉर्पोरेशन लिमिटेड (टीएनजीसीओसीओ) और कलिंग स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (केएसएए) ने लदान पूरा होने के लिए पहले से निर्धारित मानक को बनाए रखने का अनुरोध किया है। जमीन कि विदेशीगामी पोतों के तटीय रूपांतरण, प्रारंभिक मसौदा सर्वेक्षण, बंकर सर्वेक्षण, प्रलेखन आदि के लिए एक घंटे से अधिक समय की आवश्यकता होती है। इस संबंध में, 01 अप्रैल 2018 से 30 नवंबर 2019 तक की अवधि के आंकड़ों के आधार पर, पत्तन ने स्थापित किया है कि अधिकांश पोतों ने लदान पूरा होने निष्पादन मानदंडों को 1 घंटे में प्राप्त किया है और इसलिए टीएनजीसीओसीओ और केएसएए द्वारा किए गए अनुरोध का अनुपालन नहीं किया है। चूंकि पोर्ट द्वारा प्रस्तावित लोड-क्लीयरेंस करने की समय सीमा बर्थिंग पॉलिसी के अनुसार है, इसलिए इसे मंजूरी दी गई है।

जैसा कि मैकेनाइज्ड कोल बर्थ सीबी 1 और सीबी 2 (खंड 1.4) पर कार्यरत पोतों के लिए, कोयला लोडिंग के लिए मैकेनाइज्ड आईओबी (खंड 1.5), लौह अयस्क लोडिंग के लिए मैकेनाइज्ड आईओबी (खंड 1.6) और लोहे के छरों के लिए मशीनीकृत आईओबी है (खंड 1.7), में काम करने वाले पोतों के लिए परफॉर्मेंस मानकों के पूरा होने के समय की उपलब्धि की गणना के लिए पोर्ट द्वारा प्रस्तावित अनुमत्त संशोधित मानदंडों पर क्योंकि उपयोगकर्ताओं की ओर से कोई स्पष्ट आपत्ति नहीं है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित बर्थ में से प्रत्येक के लिए पत्तन द्वारा प्रोत्साहन राशि की गणना के लिए संशोधित कुल स्वीकार्य समय मानदंडों को मंजूरी देने के लिए इच्छुक है।

- (x). पीपीटी ने मौजूदा प्रावधान के अनुसार, पोत के नौकायन से 4 घंटे के बाद अन-अनुमत्त माल की कोई रुकावट न होने की स्थिति में जो माल निष्कासित किया जा सकता था, माल की अपेक्षित मात्रा के निर्वहन के घाटभाड़ा के समतुल्य, माल की गैर-निकासी हेतु रु.3500/- प्रति घंटा की दर से जुर्माना लगाया है।

इस संबंध में, पत्तन ने कहा है कि माल की निकासी के लिए जुर्माना लगाने पर पूरी तरह से रोक लगाने के लिए स्टीवडोर्स द्वारा किए गए अनुरोध पर, पत्तन ने प्रस्तावित प्रावधान को संरक्षित करने का फैसला किया है, जो उपयोगकर्ताओं के लिए भी तर्कसंगत है और साथ ही, इससे घाट से माल की निकासी को भी प्रोत्साहन मिलेगा। इस संबंध में पत्तन का निर्णय विश्वसनीय है। इस प्रकार, जुर्माने के प्रस्तावित प्रावधान को मंजूरी दी जाती है।

- (xi). पोर्ट ने प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था के वित्तीय प्रभाव को निर्धारित नहीं किया है। यह देखते हुए कि पत्तन का प्रस्ताव पोत के निष्पादन/पोत के ठहराव/बर्थ से माल की शीघ्र निकासी के लिए जुर्माना/प्रोत्साहन की प्रकृति का है और पोत के निष्पादन पर निर्भर है, प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था के वित्तीय प्रभाव का पता लगाना संभव पत्तन के लिए नहीं है। पीपीटी को एसओआर और शर्तों में परिवर्तन के बारे में सूचना देने से पहले व्यापार को परिपत्र जारी करने से परहेज करने की सलाह दी जाती है।

- (xii). इस प्राधिकरण के आदेश आम तौर पर गजट अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद भावी रूप से प्रभावी होते हैं, जब तक कि अन्यथा अलग-अलग व्यवस्था विशेष रूप से संबंधित प्रशुल्क आदेशों में उल्लिखित न हो। संदर्भगत मामले में पत्तन 01 अप्रैल 2019 से इन प्रावधानों को पहले से ही क्रियान्वित कर रहा है। यह विचार करते हुए कि पत्तन के प्रस्तावको इसके न्यासी बोर्ड का अनुमोदनप्राप्त है, यह प्राधिकरण इसे 01 अप्रैल 2019 के पूर्व-व्यापी प्रभाव से अनुमोदन प्रदान करने के लिए बाध्य है।
- (xiii). पीपीटी के अनुरोध के अनुसार पीपीटी द्वारा प्रस्तावित योजना में ड्राई बल्क/ ब्रेक बल्क/ प्रोजेक्ट कार्गो के लिए संशोधन के साथ निष्पादन आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना योजना की वैधता 01 अप्रैल 2019 से 31 मार्च 2020 तक एक वर्ष की अवधि के लिए लागू की जाती है।

8.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों, और सामूहिक सोच-विचार के आधार पर, पीपीटी के मौजूदा एसओआर में निम्नलिखित प्रावधान को शामिल किया गया है:

"1. पारादीप पत्तन न्यास में ड्राई बल्क / ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के संबंध में निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन / जुर्माना

1.1 ड्राई बल्क के पारंपरिक रूप से प्रहस्तन के लिए मानक: -

गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	एचएम सी / पोतीय केनों की संख्या	मौसम (*)	वर्ष 2018-19 के दौरान पत्तन द्वारा निष्पादन मानक(मी.टन)				
			कोयला	फलकस	कोक	लौह अयस्क / पल्ले	अन्य ड्राई बल्क
गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	2 या अधिक	साफ (*)	22000	17400	15000	27000	22000
		वर्षाकाल (*)	20000	16000	14000	27000	20000
गियर विहीन (जीएल) / गियर वाले (जी) पोत	1 एचएम सी	साफ (*)	15000	14000	12000	18000	15000
		वर्षाकाल (*)	14000	13000	11000	18000	14000
गियर वाले (जी) पोत	4 पोतीय केन	साफ (*)	14000	12000	10000	15000	13000
		वर्षाकाल (*)	13000	11000	9000	15000	12000

(*) साफ मौसम: अक्टूबर से मई और वर्षाकाल: जून से सितंबर

1.2. स्टील/ ब्रेक बल्क/प्रोजेक्ट कार्गो के पारंपरिक रूप से प्रहस्तन के लिए निष्पादन मानक:

कार्गो	वित्त वर्ष 2018-19 के लिए पोत दिवसीय निष्पादन मानक (मी. टन में)
एचआर कॉइल और अन्य यूनिट का वजन 5 टन से अधिक है	6000
अन्य स्टील कार्गो (प्लेट, बार, बिलेट) और ब्रेक बल्क कार्गो का यूनिट का वजन 5 टन या उससे कम)	2000
प्रोजेक्ट कार्गो	1000

1.3. पारंपरिक बर्थ पर प्रहस्तित ड्राई और ब्रेक बल्क या प्रोजेक्ट कार्गो के लिए प्रोत्साहन या जुर्माना:

- 1.3.1. पोत की बर्थिंग से पहले स्टीमर एजेंट पोत के लिए प्लानिंग प्रस्तुत करे।
- 1.3.2. पोत के ठहरने के निर्धारित समय की गणना पोत के बर्थ पर रहने के समय और माल के निर्धारित निष्पादन मानक के अनुसार पोत से उतारे/लादे गएकुल कार्गो के आधार पर की जाएगी। उदाहरण के लिए, 59,830 टन कोकिंग कोल ले जाने वाले पोत के रुकने का निर्धारित समय 103 घंटे होगा, उदाहरणार्थ $\text{रु. } 59830 \text{ टन} / 14000 \text{ टन प्रति दिन} \times 24 \text{ घंटे} = 102.56 \text{ घंटे} = 103 \text{ घंटे}$ ।
- 1.3.3. पोत के बर्थ पर निर्धारित समय से अधिक ठहराव के लिए रु.3500.00 प्रति घंटा या उसके किसी अंश के लिए जुर्माना या बर्थ पर पोत के निर्धारित समय से कम समय के ठहराव के लिए रु.3500.00 प्रति घंटा या उसके किसी अंश के लिए प्रोत्साहन।
- 1.3.4. यदि बर्थ पर पोत का ठहराव निर्धारित समय से 2 घंटे कम है, तो स्टीवडोर्स रु. 7000/- (रु.3500 x 2) प्रोत्साहन के लिए पात्र हैं। जुर्माना के मामले में और इसके विपरीत।
- यदि निर्धारित समय से 2 घंटे कम बर्थ पर स्टीवर्ट के कारण पोत का ठहराव, स्टीवडोर्स रु.7000/- (रु.3500 * 2) के प्रोत्साहन के लिए पात्र हैं। जुर्माना के मामले में और इसके विपरीत होगा।
- 1.3.5. पारंपरिक बर्थ पर अनेक माल-सामान और व्यापारियों(पार्टीज़) वाले गियरविहीन पोतों के संबंध में अनेक एचएमसी और गियर वाले कई पोतों के साथ संचालित प्रोत्साहन और जुर्माना की गणना के लिए कार्य-प्रणाली (वित्त वर्ष 2019-20 के लिए निष्पादन मानकों में संवर्धन के लिए पीपीएसए के अनुरोध पर प्रस्तावित)।

- 1.3.5.1. एक से अधिक एचएमसी के साथ गियरलेस पोत:

1.3.5.1.1. यदि 2 या अधिक एचएमसी के एक साथ परिचालन घंटे (*)पोत के कुल परिचालन घंटों के 50% से अधिक के या बराबर है, तो 2 एचएमसी के बराबर लागू मानक प्रभावी होंगे और प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना, तदनुसार, की जाएगी।

1.3.5.1.2. यदि 2 या अधिक एचएमसी के एक साथ परिचालन घंटे (*) पोत के कुल परिचालन घंटों के 50% से कम हैं तो शेष घंटों के लिए 2 एचएमसी के बराबर लागू मानक प्रभावी होंगे और प्रोत्साहन/जुर्माना की गणना, तदनुसार, की जाएगी।

कार्गो की संभावित मात्रा जिसे उपरोक्त मानक के साथ प्रहस्तित किया जा सकता है, की गणना की जाएगी जिसकी तुलना पूरे परिचालन समय के दौरान माल की वास्तविक मात्रा से की जाएगी। यदि वास्तविक प्रहस्तित मात्रा प्रास्मिक मानक से अधिक हो तो प्रोत्साहन का भुगतान किया जाएगा और यदि वास्तविक प्रहस्तित मात्रा प्रास्मिक मानक से कम होगी तो जुर्माना एकत्र किया जाएगा और कम ठहराव / अधिक ठहराव अवधि की गणना के लिए 1 एचएमसी के लिए लागू मानक द्वारा विभाजित किया जाएगा। तदनुसार, प्रोत्साहन / जुर्माना की दर अर्थात् @ ₹.3500 प्रति घंटे या उसके भाग के लिए, के साथ ही गुणा करके प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना की जाएगी।

1.3.5.2. एचएमसी के साथ प्रचालित विभिन्न प्रकार के माल/माल-मालिकों से संबद्ध गियर वाले पोत:

इस नीति के तहत कई खेप/पार्टियों के कार्गो वाले गियर वाले पोतों के मामले में, एचएमसी का उपयोग अनिवार्य कर दिया गया है। ऐसे मामलों में, 1 एचएमसी के लिए लागू मानदंडों को 1 एचएमसी के उपयोग के लिए माना जाएगा और 2 एचएमसी के मानदंडों को लागू करने के लिए 2 एचएमसी के उपयोग के लिए विचार किया जाएगा। मामले में, पत्तन किसी भी कारण से एचएमसी प्रदान करने में असमर्थ है, आदर्श लागू फ्रंट गियर वाले पोत पर विचार किया जाएगा। प्रोत्साहन और जुर्माना की गणना तदनुसार की जाएगी।

ध्यान दें:

(*) पोत का कुल संचालन समय = लोडिंग / डिस्चार्ज ऑपरेशन के पूर्ण होने की तिथि और समय - लोडिंग / डिस्चार्ज ऑपरेशन के प्रारंभ होने की तिथि और समय - पत्तन/ मौसम के कारण पर 1.3.6 के तहत रुकने का समय।

1.3.5.3. पोत पर कई एचएमसी के नियोजन और हटाने पर डेटा प्राप्त करने के लिए, स्टेटमेंट ऑफ फैक्ट्स (एसओएफ) का हवाला लिया जाएगा। एसओएफ से आवश्यक तारीख की अनुपलब्धता के मामले में, प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना के लिए एचएमसी परिचालन रिकॉर्ड में उपलब्ध डेटा को माना/लिया जाएगा।

- 1.3.6. पारंपरिक बर्थों पर ड्राई और ब्रेक बल्क कार्गो से निपटने के लिए केवल पत्तन-संबंधी या मौसम के निम्नलिखित कारणों यदि पोत का संचालन प्रभावित होता है, तो प्रोत्साहन/जुर्माना योजना तहत, पोत के बर्थ पर आगमन से ठहरने के वास्तविक समय की अवधि के लिए कटौती की जाएगी।:
- (क). पत्तन द्वारा बर्थ पर प्रदान की जाने वाली क्रेन में खराबी/अनुपलब्धता।
 - (ख). बारिश और खराब मौसम जैसा कि तथ्यों के विवरण (एसओएफ) में दिया गया है
 - (ग). मैकेनिकल कोल हैंडलिंग प्लांट (एमसीएचपी) में कार्गो की मानव द्वारा स्थानांतरण के कारण विदेशी सामग्री।
 - (घ). पत्तन के कारण पोत का स्थानांतरण।
 - (ङ). पोत की तत्परता के पश्चात में पत्तन के कारण नौकायन में कोई देरी अर्थात् पायलट / टग अनुपलब्धता, और ज्वारीय स्थितियां।
 - (च). उपरोक्त (क). से (ङ). तक के अलावा किन्हीं कारणों से काम रुकने से समय नष्ट हुआ तो उसके लिए केवल बोर्ड की मंजूरी के साथ, उसे निष्पादन मानदंडों की गणना से बाहर रखा जाए।
- 1.3.7. चूंकि कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन से स्टीवडोर को लाइसेंस जारी किए जाते हैं और स्टीवडोर पत्तन के संसाधन इंडेंट करते हैं, इसलिए स्टीवडोर को ही प्रोत्साहन मिलेगा और जुर्माना भी लगेगा।
- 1.3.8. पोतों पर मालवाहक लोडिंग/अनलोडिंग के पूरा होने तक सभी क्रेनों को संचालित करने की उम्मीद की जाती है। ऐसे गियर वाले पोत जो कार्गो लोडिंग/अनलोडिंग संचालन के लिए सभी या किसी भी पोत क्रेन को नियोजित करने में असमर्थ हैं पोत की क्रेन के खराब होने के कारण या कार्गो किसी अन्य कारण जिसके लिए पत्तन जिम्मेदार नहीं हैं, पोत एजेंट/आयातक/निर्यातक जब तक पोत गियर चालू / चालू नहीं हो जाता है हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी संलग्न करने के लिए उत्तरदायी है।
- 1.3.9. यदि गियर वाले पोत किसी भी कारण से पोत के गियर के पूरक के रूप में लोडिंग/अनलोडिंग ऑपरेशन में एचएमसी को नियोजित करते हैं, तो ऐसे पोतों के लिए निष्पादन मानक, गियर वाले पोतों पर लागू निष्पादन मानदंडों के तौर पर माने जाएं।
- 1.3.10. बेहतर दक्षता प्राप्त करने के लिए कई एचएमसी का उपयोग करने वाले पोतों के मामले में प्रोत्साहन / जुर्माना की गणना 1.3.5 के तहत निर्धारित गणना की विधि के अनुसार की जानी चाहिए।
- 1.3.11. पोत जहां निर्धारित निष्पादन मानक पूरे नहीं कर रहा है, पीपीटी के पास उपरोक्त निर्धारित दर पर जुर्माना शुल्क के अलावा पोत के जोखिम और लागत पर लंगर को स्थानांतरित करने का अधिकार सुरक्षित है।

- 1.3.12. मौजूदा मशीनीकृत सुविधाओं के कारण आईपीटी डंपरों की आवाजाही में कम घाट स्थान और बाधा को देखते हुए पोत क्रेन के साथ मैनुअल रूप से सीक्यू-3 और आईओबी पर चलने वाले पोतों के संबंध में उपरोक्त प्रोत्साहन/जुर्माना लागू नहीं होगा।
- 1.3.13. पीपीटी, मंत्रालय द्वारा जारी की गई 'बर्थिंग पॉलिसी फॉर ड्राई बल्क कार्गो, 2016' में स्थानीय स्थितियों और पिछले निष्पादन आदि के आधार पर त्रैमासिक आधार पर निष्पादन मानदंडों की समीक्षा कर सकता है और यदि आवश्यक हो तो उसमें संशोधन कर सकता है।
- 1.3.14. साफ मौसम के दौरान पारंपरिक रूप से ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में क्लॉज 1.1 में निर्दिष्ट मानक और परंपरागत रूप से ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में क्लॉज 1.2 के अनुसार निष्पादन मानक 15 जनवरी 2017 से प्रभावी होंगे।
- 1.3.15. मॉनसून के दौरान परंपरागत रूप से प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में खंड 1.1 में निर्दिष्ट मानक 01 जून 2017 से प्रभावी होंगे।
- 1.3.16. खंड 1.3 में निर्दिष्ट जुर्माना/प्रोत्साहन मानक 15 जनवरी 2017 से प्रभावी होंगे।
- 1.3.17. कार्गो लोडिंग ऑपरेशन के लिए पीपीटी द्वारा संचालित मैकेनिकल बर्थों सीबी-1, सीबी-2 और आईओबी में स्टीवडोर शिपर्स/निर्यातक द्वारा नियोजित नहीं किए जाते हैं। जहां तक शुल्कों के भुगतान का संबंध है, स्टीमर एजेंट पोत संबंधी शुल्कों का भुगतान करते हैं और संबंधित शिपर्स/निर्यातक मालवहन प्रभारों के लिए भुगतान करते हैं। इन बर्थों पर, निष्पादन मुख्य रूप से पोतों की डिबलॉस्टिंग क्षमता, पोत द्वारा स्वीकार की गई लोडिंग दर, हैच के खुलने का समय, हैच परिवर्तन की संख्या और ड्राफ्ट चेक इत्यादि पर निर्भर करता है। और इसलिए स्टीमर एजेंटों से प्रोत्साहन/जुर्माना का भुगतान/वसूली तय की जाती है।
- 1.4. **यंत्रीकृत कोयला बर्थ सीबी-1 और सीबी-2 पर कार्यरत पोतों के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानक:**

1.4.1. निकासी और लदान के लिए निष्पादन मानक

क्रम	गतिविधि	मानक
	(लदान पूरा होने के लिए समय)	
(क)	आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक।	
	(i). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित)	60 मिनट
	(ii). तटीय परिवर्तन अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत	60 मिनट
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत समय	
	(i). पैनामैक्स पोत	शून्य
	(ii). हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	1 घंटा

(ग)	किए जाने वाले हैच परिवर्तनों की संख्या	
	(i). पैनामैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1
	(ii). हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1
(घ)	ड्राफ्ट की जांच के लिए अनुमत समय (2 बार ड्रॉट जांच)	1 घंटा
(ङ)	लदान पूरा होने पर अंतिम निकासी के लिए अनुमत समय	1 घंटा

1.4.2 औसत लदान दर के लिए निष्पादन मानक

क्रम सं.	पोत का प्रकार	निष्पादन मानक (टन प्रति घंटा) लादी गई कुल मात्रा लिया गया समय (वर्धिग से कार्य पूरा होने तक)
(क).	(i). पैनामैक्स पोत	3000
	(ii). हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	2500

1.4.3 ऊपर 1.4.1 उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे न करने पर जुर्माना

(क)	ऊपर यथा निर्धारित लदान पूरा होने, डी-ब्लॉस्टिंग, अंतिम ड्रॉट जांच और अन्य निकास अनुमतियों के लिए लिए गए अतिरिक्त समय के लिए जुर्माना	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग
(ख)	ऊपर मद 1.4.1(ग) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त के लिए जुर्माना	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रु. 5000/-
(ग)	ऊपर मद 1.4.1(घ) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त ड्रॉट-जांच के लिए जुर्माना	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु. 5000/-

1.4.4. ऊपर 1.4.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे करने पर प्रोत्साहन

		समय	दर
(क)	मौजूदा तटीय पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत समय = 1 घंटा (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक)	3 घंटे.	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रु. 5000/- प्रति घंटा
(ख)	मौजूदा तटीय हैंडीमैक्स/सुपरामैक्स पोतों के लिए अनुमत समय = 1 घंटा (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (डी-ब्लॉस्टिंग) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	4 घंटे.	
(ग)	मौजूदा विदेशगामी पैनामैक्स पोत के लिए कुल अनुमत समय = (लदान पूरा होने के लिए समय : 1 घंटा मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	3 घंटे.	
(घ)	मौजूदा विदेशगामी हैंडीमैक्स/सुप्रा पोतों के लिए कुल अनुमत समय = (लदान पूरा होने के लिए समय : 1 घंटा	4 घंटे.	

	(लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (डीब्लॉस्टिंग) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)		
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

- नोट : (i). यदि ऊपर 1.4.2 पर निर्दिष्ट लदान दर प्राप्त कर ली जाती है तो पोत प्रोत्साहन का पात्र होगा
- (ii). प्रोत्साहन स्कीम टॉपिंग – अप पोतों के लिए लागू नहीं है

1.5. कोयला लदान के लिए मैकेनाईज्ड लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) पर कार्यरत पोतों के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानक

1.5.1 निकासी और लदान के लिए निष्पादन मानक

क्रम	गति विधि	मानक
(क)	(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित वर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक।	
	(i). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित)	60 मिनट
	(ii). तटीय परिवर्तन अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत	60 मिनट
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत्त समय	शून्य
(ग)	किए जाने वाले हैच परिवर्तनों की संख्या	
	(i). पैनामैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1
	(ii). हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1
(घ)	ड्राफ्ट की जांच के लिए अनुमत्त समय (2 बार ड्रॉट जांच)	1 घंटा
(ङ)	लदान पूरा होने पर अंतिम निकासी के लिए अनुमत्त समय	1 घंटा
(च)	पोत दिवसीय निष्पादन (टन प्रति दिन) (लदान पूरा होने का समय – लदान आरंभ करने का समय – पतन के कारण और एसओएफ के अनुसार वर्षा/खराब मौसम के कारण अवरोध)	42000टीपीडी

1.5.2 ऊपर 1.5.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे न करने पर जुर्माना

(क)	ऊपर यथा निर्धारित लदान पूरा होने, डी-ब्लॉस्टिंग, अंतिम ड्रॉट जांच और अन्य निकास अनुमतियों के लिए लिए गए अतिरिक्त समय के लिए जुर्माना	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग
(ख)	ऊपर मद 1.5.1(ग) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त के लिए जुर्माना	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रु. 5000/-
(ग)	ऊपर मद 1.5.1(घ) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त ड्रॉट-जांच के लिए जुर्माना	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु.5000/-

1.5.3 ऊपर 1.5.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे करने पर प्रोत्साहन

		समय	दर
(क)	मौजूदा तटीय पोतों के लिए अनुमत्त समय = 1 घंटा (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	3 घंटे	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रु.5000/- प्रति घंटा
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए कुल अनुमत्त समय = (लदान पूरा होने के लिए समय : 1 घंटा + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	3 घंटे.	

नोट:

- (i). यदि ऊपर 1.5.1 पर निर्दिष्ट लदान दर प्राप्त कर ली जाती है तो पोत प्रोत्साहन का पात्र होगा

1.6. लौह अयस्क के लदान के लिए मैकेनाईज्ड लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) पर कार्यरत पोतों के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानक**1.6.1 निकासी और लदान के लिए निष्पादन मानक**

क्रम	गति विधि	मानक
(क)	(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक।	
	(i). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात् पहले से ही परिवर्तित)	60 मिनट
	(ii). तटीय परिवर्तन अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत	60 मिनट
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत्त समय	शून्य
(ग)	किए जाने वाले हैच परिवर्तनों की संख्या	
	(i). पैनामैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1
	(ii). हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1
(घ)	ड्राफ्ट की जांच के लिए अनुमत्त समय (2 बार ड्रॉट जांच)	1 घंटा
(ङ)	टिमिंग के लिए अनुमत्त समय	4 घंटा
(च)	लदान पूरा होने पर अंतिम निकासी के लिए अनुमत्त समय	1 घंटा
(छ)	पोत दिवसीय निष्पादन (टन प्रति दिन) (लदान पूरा होने का समय – लदान आरंभ करने का समय – पतन के कारण और एसओएफ के अनुसार वर्षा/खराब मौसम के कारण अवरोध)	42000टीपीडी

1.6.2 ऊपर 1.6.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे न करने पर जुर्माना

(क)	ऊपर यथा निर्धारित लदान पूरा होने, डी-ब्लॉस्टिंग, अंतिम ड्रॉट जांच और अन्य निकास अनुमतियों के लिए लिए गए अतिरिक्त समय के लिए जुर्माना	रुपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग
(ख)	ऊपर मद 1.6.1(ग) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त के लिए जुर्माना	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रु. 5000/-
(ग)	ऊपर मद 1.6.1(घ) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त ड्रॉट-जांच के लिए जुर्माना	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु.5000/-

(घ)	ऊपर मद 1.6.1(ड) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त ट्रिमिंग के लिए जुर्माना	रु.5,000/- प्रति घंटा या इसका कोई भाग
-----	-------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------

1.6.3 ऊपर 1.6.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे करने पर प्रोत्साहन

		समय	दर
(क)	मौजूदा तटीय पोतों के लिए अनुमत्त समय = 1 घंटा मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 4 घंटा, (ट्रिमिंग) 30 मिनट (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	6 घंटे 30 मिनट	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रु.5000/- प्रति घंटा
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए कुल अनुमत्त समय = (लदान पूरा होने के लिए समय : 1 घंटा (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 4 घंटा, (ट्रिमिंग) 30 मिनट (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	6 घंटे 30 मिनट	

नोट:

- (i) यदि ऊपर 1.6.1(ख) पर निर्दिष्ट लदान दर प्राप्त कर ली जाती है तो पोत प्रोत्साहन का पात्र होगा

1.7. लौह पल्लों के लदान के लिए मैकेनाईज्ड लौह अयस्क बर्थ (आईओबी) पर कार्यरत्त पोतों के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन और जुर्माना मानक

1.7.1 निकासी और लदान के लिए निष्पादन मानक

क्रम	गतिविधि	मानक
(क)	(लदान पूरा होने के लिए समय) आरंभिक ड्रॉट सर्वेक्षण सहित बर्थिंग (मेड फास्ट) और अन्य दस्तावेजीकरण आदि के समय से लदान पूरा होने का प्रमाण दिए जाने तक।	
	(i). मौजूदा तटीय पोत (अर्थात पहले से ही परिवर्तित)	60 मिनट
	(ii). तटीय परिवर्तन अपेक्षा वाले विदेशगामी पोत	60 मिनट
(ख)	डी-ब्लॉस्टिंग के लिए अनुमत्त समय	शून्य
(ग)	किए जाने वाले हैच परिवर्तनों की संख्या	
	(i). पैनामैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1
	(ii). हैंडीमैक्स / सुपरामैक्स पोत	हैचों की संख्या X 2 + 1
(घ)	ट्रिमिंग के लिए अनुमत्त समय	1 घंटा
(ड)	लदान पूरा होने पर अंतिम निकासी के लिए अनुमत्त समय	1 घंटा
(च)	पोत दिवसीय निष्पादन (टन प्रति दिन) (लदान पूरा होने का समय – लदान आरंभ करने का समय – पल्लन के कारण और एसओएफ के अनुसार वर्षा/खराब मौसम के कारण अवरोध)	42000टीपीडी

1.7.2 ऊपर 1.7.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे न करने पर जुर्माना

(क)	ऊपर यथा निर्धारित लदान पूरा होने, डी-ब्लॉलस्टिंग, अंतिम ड्रॉट जांच और अन्य निकास अनुमतियों के लिए लिए गए अतिरिक्त समय के लिए जुर्माना	रूपये 5000/- प्रति घंटा या उसका कोई भाग
-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------

(ख)	ऊपर मद 1.6.1(ग) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त के लिए जुर्माना	प्रत्येक अतिरिक्त हैच परिवर्तन के लिए रु. 5000/-
(ग)	ऊपर मद 1.6.1(घ) पर निर्धारित मानकों की अपेक्षा प्रत्येक अतिरिक्त ड्रॉट-जांच के लिए जुर्माना	निर्धारित दो बार से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त सर्वेक्षण के लिए रु. 5000/-

1.7.3 ऊपर 1.7.1 पर उल्लेखित निष्पादन मानक पूरे करने पर प्रोत्साहन

		समय	दर
(क)	मौजूदा तटीय पोतों के लिए अनुमत्त समय = 1 घंटा मिनट (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा मिनट (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए)	3 घंटे	उपर्युक्त गतिविधियों के लिए, लिए गए कम समय या उसके किसी अंश के लिए रु. 5000/- प्रति घंटा
(ख)	मौजूदा विदेशगामी पोत के लिए कुल अनुमत्त समय = (लदान पूरा होने के लिए समय : 1 घंटा (लदान पूरा होने के लिए समय) + 1 घंटा (ड्राफ्ट जांच) + 1 घंटा मिनट (कार्य संपूर्णता से अंतिम निकासी तक के लिए) के लिए)	3 घंटे	

नोट :

- (i). यदि ऊपर 1.7.1(च) पर निर्दिष्ट औसत लदान दर प्राप्त कर ली जाती है तो पोत प्रोत्साहन का पात्र होगा

1.8. घाट से कार्गो न हटाए जाने पर जुर्माना स्कीम

1.8.1. पोत के नौकायन के बाद चार घंटे के भीतर घाट से कार्गो के न हटाए जाने की अवस्था में रु. 3500/- प्रति घंटा की दर से जुर्माना लगाया जाएगा।

8.2. अधिसूचित प्रावधान 01 अप्रैल 2019 से प्रभावी माने जा सकते हैं और 31 मार्च 2020 तक वैध होंगे।

8.3. यह अनुमोदन प्राधिकरण द्वारा आगे विशिष्ट रूप से अनुमोदित न किए जाने की स्थिति में स्वतः समाप्त हो जाएगा।

8.4. पीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह वर्ष 2020-21 की अवधि के लिए ड्राई बल्क/ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो के लिए, निष्पादन आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना स्कीम की समीक्षा हेतु अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./493/19]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd March, 2020

No. TAMP/55/2019-PPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Paradip Port Trust seeking extension of validity of the existing Performance Norm based Incentive/Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk / Project Cargo with minor modification in the scheme, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/55/2019-PPT

Paradip Port Trust

QUORUM

Applicant

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 20th day of February 2020)

This case relates to the proposal received from Paradip Port Trust (PPT) seeking extension of validity of the existing Performance Norm based Incentive/Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk / Project Cargo with minor modification in the schemes.

2. Based on the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping on 16 June 2016, this Authority vide its Order no. TAMP/79/2017-PPT dated 3 October 2018 had approved the performance norm based incentive/ penalty in respect of handling dry bulk cargo at PPT. The said Order was notified in the Gazette of India on 14 November 2018 vide Gazette No. 419. The said Order prescribed a tariff validity upto 31 March 2019. In this backdrop, the PPT has come up with the proposal in reference.

3.1. The main points made by PPT in its proposal dated 1 November 2019 are summarized below:

- (i). The statistics on productivity achieved during last 3 financial years is furnished by PPT, as given below:

- (a). Actual Ship-day productivity (in MT) during the year 2017-18 as furnished by the Port:

Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	No. of HMC / Ship crane	Season (*)	Actual Ship-day productivity (in MT) as furnished by the Port during the year 2017-18				
			Coal	Flux	Coke	Iron Ore/ Pellet	Other Dry bulk
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	2 or above	Fair (*)	19195	16569	16053	22259	18354
		Monsoon (*)	16897	17103	14075	16249	12751
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	1 HMC	Fair (*)	14072	13135	11125	18002	10059
		Monsoon (*)	11620	11420	9780	16873	9471
Geared (G) vessels	4 Ship cranes	Fair (*)	12163	12933	7384	17542	7445
		Monsoon(*)	9430	12383	7405	11825	6151

- (b). Actual Ship-day productivity (in MT) during the year 2018-19 as furnished by the Port:

Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	No. of HMC / Ship crane	Season (*)	Actual Ship-day productivity (in MT) as furnished by the Port during the year 2018-19				
			Coal	Flux	Coke	Iron Ore/ Pellet	Other Dry bulk
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	2 or above	Fair (*)	20001	18690	16220	24694	26198
		Monsoon (*)	18404	17184	16465	29804	20885
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	1 HMC	Fair (*)	15670	14997	11050	19420	15529
		Monsoon (*)	14362	13346	10302	13084	9588
Geared (G) vessels	4 Ship cranes	Fair (*)	12631	12438	7432	20987	8944
		Monsoon(*)	11852	11557	9316	13685	9055

- (ii). The existing performance norm based incentive /penalty in respect of handling of dry bulk cargo has helped the PPT in achieving the desired results. In view of this, it is proposed to continue with the same for F.Y. 2019-20 with certain minor modification emanating out of the advisory of TAMP and submission of Paradip Port Stevedores Association (PPSA) as mentioned in the succeeding paragraphs.

- (iii). The 4th Paragraph of Clause no. (xiii) of the above TAMP Order dated 03.10.2018 (Clearance and loading time) is as follows:

Quote

The Berthing Policy stipulates a maximum of 1 hour i.e. 60 minutes for pre-commencement activities. Since the proposal has already been implemented by the port, tinkering with the time at this stage retrospectively will cause avoidable confusion. Therefore, the timelines as proposed by PPT subsequently is approved. However, the port is advised to adhere to the timelines as stipulated in the Berthing Policy during next review.

Unquote

- (iv). In view of this, the Loading Clearance time from the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given in respect of all vessels handled at Coal Berth 1 and 2 (CB 1 & CB 2) and Iron Ore Berth (IOB) has been proposed for revision to 60 minutes, guided by above advisory of TAMP. Accordingly, the total time required for completing the activities has been revised to calculate the Incentive for Achievement of the Performance norms.
- (v). Further, Paradip Port Stevedores Association (PPSA) represented to PPT regarding calculation methodology of the incentive/penalty when 2nd HMC is engaged to supplement 1st HMC even for a few hours in respect of dry bulk cargo handled in conventional berths. As per the representation, Stevedores, in such cases, have been charged with norm applicable for usage of two HMCs for the entire operational period as per prevailing practice of calculation. As per the present practice, PPT is calculating the productivity norm applicable for 2 HMCs even for partial engagement of 2nd HMC and calculating the incentive/penalty accordingly. It is seen that the Stevedores are reluctant to use 2nd HMC citing the above reason when PPT insists to engage additional HMC for better productivity. Considering the request of PPSA, it is proposed to include certain minor changes in the calculation methodology. The methodology has been furnished by PPT, as given below:

“Methodology for calculation of Incentive and Penalty in respect of Gearless vessels operated with multiple HMC and Geared vessels having multiple consignment / multiple parties at conventional berths

(1). Gearless vessels with Multiple HMC:

- (i). If simultaneous operation of 2 or more HMC is equal to or more than 50% of total operational hour of the vessel (*), then the norms as applicable to 2 HMC will be effected and accordingly incentive / penalty will be calculated.
- (ii). If simultaneous operation of 2 HMC is less than 50% of total operational hour of the vessel, then the norms as applicable to 2 HMC will be effected for the duration in which 2 HMC's operated simultaneously and the norms as applicable to 1 HMC will be effected for the rest operational hour of the vessel. The potential volume of cargo that could be handled with the above norm will be calculated which will be compared with the actual volume of cargo handled during the entire operational hour. Incentive will be paid if the actual quantity handled is more than the normative quantity and penalty will be collected if the actual quantity handled is less than the normative quantity. The applicable for 1 HMC to calculate less stay / overstay period accordingly incentive / penalty will be calculated by multiplying the same with the rate of incentive/ penalty i.e. @ ₹ 3500 per hour or part thereof.

Proposed Method	
Parcel Size (in MT):	39972
Commodity:	C. Coal
Parcel Commencement:	08-12-18 02:15
Parcel Completion:	10-12-18 17.00

Stay at Berth(Hr):	62.75		
HMC used	2		
HMC Engagement (in nos)	Actual Duration of Engagement (Simultaneous opn. Hr)	Norm Applied	Projected Qty. to be handled
2	28.50	22000	26125
1	30.75	15000	19219
Total Projected Qty (MT):	45344		
Actual Qty Handled (MT):	39972		
Less Qty (MT):	-5371.75		
Penal Hr w.r.t 1 HMC Norm:	8.59		
Penalty Amount (₹.)*	31500		

N.B. Penalty/ incentive will be calculated considering 1 HMC Norm

- (2). Geared vessel having multiple consignment / multiple parties' cargo operating with HMC:

In case of geared vessels having multiple consignment / multiple parties cargo use of HMC has been made compulsory under this policy. In such cases, norms applicable for 1 HMC will be considered for use of 1 HMC and norm applicable of 2 HMC will be considered for use of 2 HMC as the case may be. In case, the Port is unable to provide HMC for any reason, the norm applicable fore geared vessel will be considered. Incentive and Penalty will be calculated accordingly.

N.B:

(*) Total operation hour of the vessel = Date & Time of Completion of loading / discharge operation – Date & Time of commencement of loading / discharge operation – Stoppage times on Port Account (**)

(**) Stoppages on Port Account:

- Shifting / warping of vessel on Port Account.
- Inclement weather
- Breakdown of Cranes
- Stoppage of HMC due to operational reasons like passing of other HMC as per PPT requirement.

(*) In order to retrieve timestamp data on engagement and disengagement of multiple HMC's in a vessel, Statement of Facts (SOF) will be referred. In case of non-availability of required date from SOF, the data available in the HMC operational records will be reckoned for calculation of incentive / penalty.

“

- (vi). At present, all break bulk clean cargo are handled in the new Multipurpose Clean cargo Terminal of PICTPL. The liability for shortfall in performance of such cargo handled in PICTPL is governed by the Concession Agreement signed with them by PPT, which provides to recover the liquidated damage from PICTPL as prescribed in the concession agreement in case of shortfall in performance. In view of the above, the performance norm based incentive /penalty in respect of handling of break bulk has not been proposed for revision in this proposal of PPT.
- (vii). Similarly, only 7 nos. of parcels of project cargo of 11,047 metric tonnes were handled conventionally in the general cargo berths of the Port during FY 2018-19. The average

productivity achieved by such vessels is 878 tonnes per day (TPD) during FY 2018-19 against the Norm of 1000 TPD. Therefore, it is proposed to retain the same performance norm based incentive /penalty in respect of handling of project cargo without any change.

- (viii). The Port was levying penalty w.e.f. 03.10.2017 for non-evacuation of cargo from wharf within 4 hours from the vessels' sailing time, at the rate equal to wharfage of the expected quantity of cargo that could have discharged had there been no obstruction of uncleared cargo. This was approved and notified by TAMP vide order dated 14.11.2018. However, the Stevedores have submitted its representations to the PPT to withdraw the decisions of imposition of penalty for non-clearance of cargo. Considering the request made by stevedores and representations of the PPSA and to encourage discharge of more cargo on wharf, it has been decided to moderate it and levy penalty for non-evacuation of cargo from wharf after 4 hours from sailing of the vessel at the rate of ` 3,500/- per tonnes (i.e., same rate at which incentive / penalty is levied / paid for dry bulk cargo handled conventionally).
- (ix). The performance norm based incentive / penalty in respect of handling of dry bulk / Break bulk / Project cargo with the above minor modifications has already been approved by the Board of Trustees of PPT in its meeting held on 27.05.2019 vide Agenda Item No. 38(01)/2019-20 and Resolution No.35/2019-20. The copy of Board Memorandum as well as Resolution is furnished by PPT.
- (x). Since the validity of the existing performance norm based incentive/penalty in respect of handling of dry bulk cargo at Paradip Port has expired on 31.03.2019, the PPT has requested to extend the existing proposal for another period of one year w.e.f. 01.04.2019 with the minor modifications, and has also requested to condone the delay in submission of the proposal.

3.2. Based on the above submission, the PPT has sought approval for the following:

Performance norm based Incentive/ Penalty in respect of handling Dry bulk Cargo

“1. Performance norm based Incentive/ Penalty in respect of handling Dry bulk / Break Bulk cargo at Paradip Port Trust

1.1 Performance norms for Dry Bulk handling conventionally:-

Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	No. of HMC / Ship crane	Season (*)	Ship-day productivity (in MT) Norms for F.Y. 2018-19					Proposed Norms for F.Y. 2019-20
			Coal	Flux	Coke	Iron Ore/ Pellet	Other Dry bulk	
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	2 or above	Fair (*)	22000	17400	15000	27000	22000	Same as F.Y. 2018-19 as approved and notified vide G no. 419 dt. 14.11.2018
		Monsoon (*)	20000	16000	14000	27000	20000	
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	1 HMC	Fair (*)	15000	14000	12000	18000	15000	
		Monsoon (*)	14000	13000	11000	18000	14000	
Geared (G) vessels	4 Ship cranes	Fair (*)	14000	12000	10000	15000	13000	
		Monsoon (*)	13000	11000	9000	15000	12000	

(*) Fair Season: October to May and Monsoon Season: June to September

1.2. Performance norms for Steel/ Break Bulk / Project Cargo handling conventionally:-

Cargo	Ship-day Productivity Norms (in MT) Norms for F.Y. 2018-19	Proposed Norms for F.Y. 2019-20
HR Coil and other unit weight more than 5 T	6000	No change proposed
Other Steel Cargo (Plate, Bar, Billet) and break Bulk cargo Unit weight 5 T or less)	2000	Same as approved and notified vide G no. 419 dt. 14.11.2018
Project Cargo	1000	

1.3. The incentive or penalty for Dry and Break Bulk or Project cargo handled at conventional berths:

- 1.3.1 Steamer Agents to submit the 'Vessel Planning' prior to berthing of the vessel.
- 1.3.2 The stipulated time of stay of vessel shall be calculated based on the total cargo discharged/ loaded from the vessel during the stay at berth and the performance norm prescribed for the commodity. For example, a vessel carrying 59,830 tonnes of coking coal, the stipulated time of stay of vessel will be 103 hours i.e. $59830 \text{ tonnes} \div 14000 \text{ tonnes per day} \times 24 \text{ hours} = 102.56 \text{ hrs} = 103 \text{ hours}$.
- 1.3.3 The penalty of ₹ 3500.00 per hour or part thereof for the stay of vessel at berth higher than the stipulated time of stay of vessel at berth and incentive of ₹ 3500.00 per hour or part thereof for the stay of vessel at berth lower than the stipulated time of stay of vessel at berth.
- 1.3.4 If the stay of vessel at the berth 2 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹ 7000/- (₹ 3500*2) and vice versa in case of penalty.

If the stay of vessel on account of stevedores at the berth 2 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹ 7000/- (₹ 3500*2) and vice versa in case of penalty.

- 1.3.5 Methodology for calculation of Incentive and Penalty in respect of Gearless vessels operated with multiple HMC and Geared vessels having multiple consignments / multiple parties at conventional berths **(proposed for addition in the Productivity Norms for FY 2019-20 considering requesting of PPSA)**

1.3.5.1 Gearless vessels with Multiple HMC:

- 1.3.5.1.1 If simultaneous operation of 2 or more HMC is equal to or more than 50% of total operational hour of the vessel (*), then the norms as applicable to 2 HMC will be effected and accordingly incentive / penalty will be calculated.
- 1.3.5.1.2 If simultaneous operation of 2 HMC is less than 50% of total operational hour of the vessel, then the norms as applicable to 2 HMC will be effected for the duration in which 2 HMC's will be effected for the rest operational hour of the vessel. The potential volume of cargo that could be handled with the above norm will be calculated which will be compared with the actual volume of cargo handled during the entire operational hour. Incentive will be paid if the actual quantity handled is more than the normative quantity and penalty will be collected if the actual quantity handled will be divided by the norm applicable for 1 HMC to calculate less stay / overstay period accordingly incentive / penalty will be calculated by multiplying the same with the rate of incentive/ penalty i.e. @ ₹ 3500 per hour or part thereof.

1.3.5.2. Geared vessel having multiple consignment / multiple parties' cargo operating with HMC:

In case of geared vessels having consignment / multiple parties cargo, use of HMC has been made compulsory under this policy. In such cases, norms applicable for 1 HMC will be considered for use of 1 HMC and norm applicable of 2 HMC will be considered for use of 2 HMC as the case may be. In case, the Port is unable to provide HMC for any reason, the norm

applicable fore geared vessel will be considered. Incentive and Penalty will be calculated accordingly.

Note:

(*) Total operation hour of the vessel = Date & Time of Completion of loading / discharge operation – Date & Time of commencement of loading / discharge operation – Stoppage times on Port Account / weather as under 1.3.6.

- 1.3.5.3. In order to retrieve data on engagement and disengagement of multiple HMC's in a vessel, Statement of Facts (SOF) of the vessel will be referred. In case of non-availability of required data from SOF, the data available in the HMC operational records will be reckoned for calculation of incentive / penalty.
- 1.3.6. The period for which the vessel operation is affected due to the following limited port-related or weather- related issues will be deducted from the actual time of stay of vessel at berth for arriving the incentive/ penalty scheme for handling Dry and Break Bulk cargo at conventional berths:
 - (a). **Break down/ non-availability of cranes to be provided by Port at berth.**
 - (b). **Rain and inclement weather as indicated in the Statement of Facts (SOF)**
 - (c). **Foreign materials due to manual shifting of cargo to Mechanical Coal Handling Plant (MCHP)**
 - (d). **Shifting of vessel on account of Port.**
 - (e). **Any delays in sailing post vessel readiness to sail on account of Port. i.e. Pilot/ tug unavailability, and tidal conditions.**
 - (f). **The time lost due to stoppage of work for any reasons other than the above (a). to (e). to be excluded for calculation of performance norms, only with the approval of the Board.**
- 1.3.7. Since licenses are issued by the Port to Stevedores for handling cargo and the Stevedores indent Port resources for handling cargo, the Stevedores would avail incentive and also bear the penalty.
- 1.3.8. The geared vessels are expected to operate all cranes till the completion of loading / unloading of cargo. Such geared vessels which are unable to engage all or any ship crane for cargo loading / unloading operations due to breakdown of ship cranes or any other reasons not attributable to port, the vessel agent/ importer/ exporter is liable to engage Harbour Mobile Crane (HMC) till the ship gears is / are made operational.
- 1.3.9. In case the geared vessels engage HMC in loading / unloading operation to supplement the vessel gears for any reason, the productivity norm applicable to geared vessels to be considered as the productivity norms of such vessels.
- 1.3.10. In case of vessels using multiple HMCs to achieve better efficiency, the incentive / Penalty to be calculated as per the method of calculation prescribed under 1.3.5.
- 1.3.11. Where the vessel is not achieving the prescribed productivity norms, PPT reserves the right to shift the vessel to anchorage at the risk and cost of the ship in addition to levy of penalty charges, if any, at the above prescribed rate.
- 1.3.12. The above incentive/ penalty will not be applicable in respect of vessels operating at CQ-3 and IOB manually with vessel crane considering less wharf space and constraint in movement of IPT dumpers due to existing mechanized facilities.

- 1.3.13. PPT may review the productivity norms on quarterly basis and revise the same, if required, based on local conditions and past performance etc. as stipulated in the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016, issued by Ministry.
- 1.3.14. The performance norms as specified at clause 1.1 in respect of Dry Bulk cargo handled conventionally during the Fair Season and performance norms as specified at clause 1.2 in respect of Break Bulk cargo handled conventionally will be effective from 15 January 2017.
- 1.3.15. The performance norms as specified at clause 1.1 in respect of Dry Bulk cargo handled conventionally during the Monsoon will be effective from 01 June 2017.
- 1.3.16. The penalty/ incentive norms as specified at clause 1.3 will be effective from 15 January 2017.
- 1.3.17. Stevedores are not engaged by Shippers/Exporters at mechanical berths i.e., CB 1, CB 2 and IOB for cargo loading operation, which are operated by PPT. As far as payments of charges are concerned, the Steamer Agents make payment towards vessel related charges and concerned Shippers / Exporters make payment towards cargo related charges. At these berths, the productivity mainly depends on the deballasting capacity of vessels, loading rate accepted by vessel, time taken for opening of hatches, number of hatch changes and draft checks etc. and therefore it is decided to pay / recover incentive / penalty from the Steamer Agents.

1.4. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Coal berths CB1 & CB2

1.4.1. Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Approved Norms F.Y. 18-19	Proposed Norms F.Y. 19-20	Remarks
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)			The timelines for pre-commencement activities (i.e. loading clearance time) as advised by TAMP shall be taken as 60 minutes as per Cl. no. 9(xiii) of TAMP notification no. TAMP/79/2017-PPT dt. 5.11.2018 irrespective of Coastal & Foreign Vessel berthed at MCHP & IOB.
	(i).Existing coastal vessel (i.e. already converted)	45 minutes	60 minutes	
	(ii).Foreign vessels requiring coastal conversion	70 minutes	60 minutes	
(b)	Time allowed for de ballasting			No change
	(i). Panamax Vessel	Nil	Nil	
	(ii).Handymax/Supramax	1 hour	1 hour	
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes			

	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1	No. of hatches X 2 + 1	
	(ii).Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1	No. of hatches X 2 + 1	
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour	1 hour	
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour	1 hour	

1.4.2 Performance norms for Average Loading Rate

Sl. No.	Vessel Type	Approved Norm F.Y. 18-19 (Tonnes per hour) Total Qty. Loaded / Time Taken (Berthing to Completion)	Proposed Norm F.Y. 19-20 (Tonnes per hour) Total Qty. Loaded / Time Taken (Berthing to Completion)	Remarks
(a).	(i) Panamax vessel	3000	3000	No change
	(ii) Handymax/ Supramax Vessel	2500	2500	

1.4.3 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.4.1

		Approved Norm F.Y. 18-19	Proposed Norm F.Y. 19-20	Remarks
(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof	₹ 5,000/- per hour or part thereof	No change
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.4.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.	₹ 5,000/- for each additional hatch change.	No change
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item 1.4.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	No change

1.4.4. Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.4.1

		Approved Norm F.Y. 18-19		Proposed Norm F.Y. 19-20		Remarks
		Time	Rate	Time	Rate	
(a)	Total allowed Time for existing Coastal Panamax vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	2 hr. 45 min	₹ 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	3 hr.	₹ 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	The timelines for pre-commencement activities (i.e. loading clearance time) as advised by TAMP shall be taken as 60 minutes as per

(b)	Total allowed Time for existing Coastal Handymax / Supra vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	3 hr. 45 min		4 hr.		Cl. no. 9(xiii) of TAMP notification No. TAMP/79/2017-PPT on 5.11.2018 irrespective of Coastal & Foreign Vessel berthed at MCHP & IOB
(c)	Total allowed Time for existing Foreign going Panamax vessel = (Loading clearance time: 1 hr 10 min (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	3 hr. 10 min		3 hr.		
(d)	Total allowed Time for existing Foreign going Handymax / Supra vessel = (Loading clearance time: 1 hr 10 min (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	4 hr. 10 min		4 hr.		

Notes :

- (i). A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.4.2 is achieved.
- (ii). Incentive Scheme is not applicable for up- topping vessels.

1.5. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Coal Loading

1.5.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Approved Norm F.Y. 18-19	Proposed Norm F.Y. 19-20	Remarks
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)			The timelines for pre-commencement activities (i.e. loading clearance time) as advised by TAMP shall be taken as 60

	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	45 minutes	60 minutes	minutes as per Cl. no. 9(xiii) of TAMP notification No. TAMP/79/2017-PPT on 5.11.2018 irrespective of Coastal & Foreign Vessel berthed at MCHP & IOB
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	70 minutes	60 minutes	
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil	Nil	No Change
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes			
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1	No. of hatches X 2 + 1	
	(ii). Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1	No. of hatches X 2 + 1	
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour	1 hour	
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour	1 hour	
(f)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	24000TPD	24000TPD	

1.5.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.5.1

		Approved Norm F.Y. 18-19	Proposed Norm F.Y. 19-20	Remarks
(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof	₹ 5,000/- per hour or part thereof	No change
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.5.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.	₹ 5,000/- for each additional hatch change.	
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item 1.5.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	

1.5.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.5.1

		Approved Norm F.Y. 18-19		Proposed Norm F.Y. 19-20		Remarks
		Time	Rate	Time	Rate	
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 1 hour	2 hr. 45 min	Rs.5000/- per hour or part thereof for less time taken for the	3 hr.	Rs.5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above	The timelines for pre-commencement activities (i.e. loading clearance time) as advised by TAMP shall be taken as 60 minutes

	(Completion to Final Clearance)		above activities		activities	as per Cl. no. 9(xiii) of TAMP notification No. TAMP/79/2017-PPT on 5.11.2018 irrespective of Coastal & Foreign Vessel berthed at MCHP & IOB
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 10 min (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr. 10 min		3 hr.		

Notes:

- (i) A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.5.1(f) is achieved.

1.6. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Iron Ore Loading

1.6.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Approved Norm F.Y. 18-19	Proposed Norm F.Y. 19-20	Remarks
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)			The timelines for pre-commencement activities (i.e. loading clearance time) as advised by TAMP shall be taken as 60 minutes as per Cl. no. 9(xiii) of TAMP notification No. TAMP/79/2017-PPT on 5.11.2018 irrespective of Coastal & Foreign Vessel berthed at MCHP & IOB.
	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes	60 minutes	
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	90 minutes	60 minutes	
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil	Nil	No Change
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes			
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1	No. of hatches X 2 + 1	
	(ii).Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1	No. of hatches X 2 + 1	
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour	1 hour	
(e)	Time allowed for Trimming	4 hour	4 hour	
(f)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	30 minutes (0.50 hr)	30 minutes (0.50 hr)	
(g)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per	42000TPD	42000TPD	

	SOF)			
--	------	--	--	--

1.6.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.6.1

		Approved Norm F.Y. 18-19	Proposed Norm F.Y. 19-20	Remarks
(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof	₹ 5,000/- per hour or part thereof	No change
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.6.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.	₹ 5,000/- for each additional hatch change.	
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item 1.6.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	
(d)	Levy of penalty for additional time taken for trimming in excess of time norm stipulated at 1.6.1 (e)	₹ 5,000/- per hour or part thereof	₹ 5,000/- per hour or part thereof	

1.6.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.6.1

		Approved Norm F.Y. 18-19		Proposed Norm F.Y. 19-20		Remarks
		Time	Rate	Time	Rate	
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 1 hour (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 4 hours (Trimming) + 30 minutes (Completion to Final Clearance)	6 hr. 30 min	₹ 5000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	6 hr. 30 min	₹ 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	The timelines for pre-commencement activities (i.e. loading clearance time) as advised by TAMP shall be taken as 60 minutes as per Cl. no. 9(xiii) of TAMP notification No. TAMP/79/2017-PPT on 5.11.2018 irrespective of Coastal & Foreign Vessel berthed at MCHP & IOB
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 30 minutes (Loading clearance time) + 1 hour (draft check) + 4 hours (Trimming) + 30 minutes (Completion to Final Clearance)	7 hr.		6 hr. 30 min		

Notes :

- (i) A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.6.1 (g) is achieved.

1.7. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Iron Pellets Loading

1.7.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Approved Norm F.Y. 18-19	Proposed Norm F.Y. 19-20	Remarks
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)			The timelines for pre-commencement activities (i.e. loading clearance time) as advised by TAMP shall be taken as 60 minutes as per Cl. no. 9(xiii) of TAMP notification No. TAMP/79/2017-PPT on 5.11.2018 irrespective of Coastal & Foreign Vessel berthed at MCHP & IOB
	(i).Existing coastal vessel (i.e. already converted)	45 minutes	60 minutes	
	(ii).Foreign vessels requiring coastal conversion	70 minutes	60 minutes	
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil	Nil	No changes
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes			
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1	No. of hatches X 2 + 1	
	(ii).Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1	No. of hatches X 2 + 1	
(d)	Time allowed for Trimming	1 hour	1 hour	
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour	1 hour	
(f)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	42000TPD	42000TPD	

1.7.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.7.1

		Approved Norm F.Y. 18-19	Proposed Norm F.Y. 19-20	Remarks
(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof	₹ 5,000/- per hour or part thereof	No changes
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.7.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.	₹ 5,000/- for each additional hatch change.	

(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item 1.7.1 (d)	` 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	` 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.	
-----	---------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------	--

1.7.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.7.1

		Approved Norm F.Y. 18-19		Proposed Norm F.Y. 19-20		Remarks
		Time	Rate	Time	Rate	
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 45 min (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	2 hr. 45 min	` 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	3 hr.	` 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities	The timelines for pre-commencement activities (i.e. loading clearance time) as advised by TAMP shall be taken as 60 minutes as per Cl. no. 9(xiii) of TAMP notification No. TAMP/79/2017-PPT on 5.11.2018 irrespective of Coastal & Foreign Vessel berthed at MCHP & IOB
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour 10 min (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr. 10 min		3 hr.		

Notes:

- (i). A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.7.1(f) is achieved.

1.8. Penalty scheme for non-evacuation of cargo from wharf.

Sr. no.	Approved Norm F.Y. 18-19	Proposed Norm F.Y. 19-20
1.8.1	The penalty for non-evacuation of cargo from wharf with 4 hours from the vessels will be levied at the rate equal to wharfage of the expected quantity of cargo that could have discharged had there been no obstruction of uncleared cargo.	The penalty for non-evacuation of cargo from wharf after 4 hours from sailing of the vessel will be levied at the rate of ` . 3500/- per tonne.

3.3. The PPT has stated that it has started implementing the above provisions w.e.f. 01.04.2019 to avoid discontinuance of the Norms.

3.4. The modifications proposed by the PPT in the current proposal dated 1 November 2019 over the Scale of Rates (SOR) approved in October 2018 vide Order; dated 3 October 2018 are as follows:-

Sr. No.	Norms approved in Order dated 3 October 2018	Norms proposed by PPT																
1	<p><u>Loading Clearance time</u> (i). Mechanized Coal Berths 1 & 2</p> <table><tr><td>From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.4.1 (a)]</td><td>45 Minutes 70 Minutes</td></tr></table> <p>(ii). Mechanized Iron Ore Berth for coal loading</p> <table><tr><td>From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.5.1 (a)]</td><td>45 Minutes 70 Minutes</td></tr></table> <p>(iii). Mechanized iron Ore Berth for Iron ore loading</p> <table><tr><td>From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.6.1 (a)]</td><td>60 Minutes 90 Minutes</td></tr></table> <p>(iv). Mechanized iron Ore Berth for Iron pellets loading</p> <table><tr><td>From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.7.1 (a)]</td><td>45 Minutes 70 Minutes</td></tr></table>	From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.4.1 (a)]	45 Minutes 70 Minutes	From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.5.1 (a)]	45 Minutes 70 Minutes	From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.6.1 (a)]	60 Minutes 90 Minutes	From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.7.1 (a)]	45 Minutes 70 Minutes	<p>Loading clearance time (i). Mechanized Coal Berths 1 & 2</p> <table><tr><td>From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.</td><td>60 Minutes 60 Minutes</td></tr></table> <p>(ii). Mechanized Iron Ore Berth for coal loading.</p> <table><tr><td>From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.</td><td>60 Minutes 60 Minutes</td></tr></table> <p>(iii). Mechanized Iron Ore Berth for Iron ore loading</p> <table><tr><td>From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.</td><td>60 Minutes 60 Minutes</td></tr></table> <p>(iv). Mechanized iron Ore Berth for Iron pellets loading</p> <table><tr><td>From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.</td><td>60 Minutes 60 Minutes</td></tr></table>	From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.	60 Minutes 60 Minutes	From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.	60 Minutes 60 Minutes	From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.	60 Minutes 60 Minutes	From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.	60 Minutes 60 Minutes
From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.4.1 (a)]	45 Minutes 70 Minutes																	
From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.5.1 (a)]	45 Minutes 70 Minutes																	
From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.6.1 (a)]	60 Minutes 90 Minutes																	
From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion. [Refer Clause 1.7.1 (a)]	45 Minutes 70 Minutes																	
From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.	60 Minutes 60 Minutes																	
From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.	60 Minutes 60 Minutes																	
From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.	60 Minutes 60 Minutes																	
From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc., till the loading clearance given) (a). Existing coastal vessel (i.e., already converted) (b). Foreign vessel requiring coastal conversion.	60 Minutes 60 Minutes																	

2.	<p>Penalty scheme for non-evacuation of cargo from wharf.</p> <p>The Penalty for on-evacuation of cargo from wharf with 4 hours from the vessels will be levied at the rate equal to <u>Wharfage</u> of the expected quantity of cargo that could have discharged had there been no obstruction of uncleared cargo. [Refer Clause 1.8.1]</p>	<p>Penalty scheme for non-evacuation of cargo from wharf.</p> <p>The Penalty for non-evacuation of cargo from wharf after 4 hours from sailing of the vessels will be levied at the rate of ₹3500/- per hour.</p>
3.	<p>Calculation methodology for the incentive / penalty when 2nd HMC is engaged to supplement 1st HMC</p> <p>PPT has reported that as per the present practice, PPT is calculating the productivity norm applicable for 2 HMCs even for partial engagement of 2nd HMC and the incentive / penalty is calculated accordingly.</p>	<p>Calculation methodology for calculation of incentive / penalty in respect of gearless vessels operate with multiple HMC and geared vessels having multiple consignments / multiple parties.</p> <p><u>Gearless vessels with multiple HMC</u></p> <p>If simultaneous operation of 2 or more HMC is equal to or more than 50% of total operational hour of the vessel (*), then the norms as applicable to 2 HMC will be effected and accordingly incentive / penalty will be calculated.</p> <p>If simultaneous operation of 2 HMC is less than 50% of total operational hour of the vessel, then the norms as applicable to 2 HMC will be effected for the duration in which 2 HMC's will be effected for the rest operational hour of the vessel. The potential volume of cargo that could be handled with the above norm will be calculated which will be compared with the actual volume of cargo handled during the entire operational hour. Incentive will be paid if the actual quantity handled is more than the normative quantity and penalty will be collected if the actual quantity handled will be divided by the norm applicable for 1 HMC to calculate less stay / overstay period accordingly incentive / penalty will be calculated by multiplying the same with the rate of incentive / penalty i.e. @3500 per hour or part thereof.</p> <p><u>Geared Vessels having multiple consignment / multiple parties cargo operating with HMC</u></p> <p>In case of geared vessels having consignment / multiple parties cargo, use of HMC has been made compulsory under this policy. In such cases, norms applicable for 1 HMC will be considered for use of 1 HMC and norm applicable of 2 HMC will be considered for use of 2 HMC as the case may be. In case, the Port is unable to provide HMC for any reason, the norm applicable for geared vessel will be considered. Incentive and Penalty will be calculated accordingly.</p>

4. In accordance with consultative procedure prescribed, a copy of the PPT proposal dated 1 November 2019 was forwarded to the concerned users / user organizations vide letter dated 8 November 2019, seeking their comments. The said comments were forwarded to PPT as feedback information. The PPT vide its letter dated 3 December 2019 and subsequent letter dated 2 January 2020 has responded.

5. A joint hearing in the case in reference was held on 5 December 2019 at the PPT premises. The PPT has made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the PPT and the users have made their submissions.

6.1. As decided at the joint hearing, the users were requested to furnish their additional submissions. In this regard, one of the users viz. Kalunga Steamship Agents Association (KSAA) vide its email dated 11 December 2019 has furnished its comments. The said comments were forwarded to PPT. The PPT has furnished its comments vide its letter dated 2 January 2020.

6.2. Also, as discussed during the joint hearing, the PPT was requested vide letter dated 13 December 2019 to indicate the tariff validity period for the subject proposal. In this regard, the PPT vide its letter dated 2 January 2020 has conveyed that the validity period for the subject proposal may be up to March 2020.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made during the joint hearing will be sent separately to the port and relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Ministry of Shipping (MOS) in June 2016 has issued the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, and has directed all the Major Port Trusts to implement the norms with actual incentives and penalties. Accordingly, based on a proposal filed by the Paradip Port Trust (PPT), in accordance to the stipulations contained in the Berthing Policy, this Authority vide its Order no. TAMP/79/2017-PPT dated 03 October 2018 had approved the Performance norm based Incentive/ Penalty, in respect of handling dry bulk cargo at PPT, with validity period upto 31 March 2019. In this backdrop, the PPT has now come up with a proposal seeking extension of validity of the existing performance norms based incentive/ penalty scheme for Dry Bulk/ Break Bulk/ Project cargo along with minor modification in the scheme. The proposal of the port has the approval of its Board of Trustees.
- (ii). The PPT has filed its proposal on 01 November 2019. This proposal alongwith the information furnished by the PPT has been considered in this analysis.
- (iii). As brought out in the earlier part of this Order, performance norm based incentive/ penalty in respect of handling of dry bulk cargo and break bulk cargo at PPT as approved in October 2018 is reported to have been continued to be applied by the PPT alongwith the proposed medication, beyond the original tariff validity period of 31 March 2019 by way of issue of a Trade Circular by PPT. Even though the said decision to continue has been ratified by the Board of Trustees of PPT in May 2019, as conveyed by the PPT, the PPT is seen to have filed its proposal before this Authority only in November 2019 i.e. after a lapse of 7 months from the date of expiry of the original validity period. In this context, it is not unreasonable to expect a port (which is inching closer to be the no. 1 Major Port in India) to take timely action of approaching this Authority in advance and seek approval for continuance of the provisions for the period beyond 31 March 2019, considering that the validity of the provisions was upto 31 March 2019 was in the knowledge of the Port in October 2018 itself. The PPT is advised to refrain from putting this Authority in fait accompli situation.
- (iv).
 - (a). It is recalled that in the October 2018 Order, the performance parameters were prescribed in respect of 5 commodity groups for conventional handling of dry bulk cargo viz., Coal, Flux, Coke, Iron ore/ pellets and other Dry Bulk cargo. Additionally, the performance parameters were prescribed in respect of 3 commodity groups for conventional handling of break bulk cargo viz., HR Coil and other unit weighing more than 5T, Other Steel Cargo (Plate, Bar, Billet) and break Bulk cargo Unit weight 5 T or less and Project Cargo.
 - (b). From the statistics furnished by the port for the years 2017-18 and 2018-19, it is seen that there is an increase in the productivity of dry bulk cargo items during the year 2018-19 as compared to the year 2017-18. On the ground that the performance based incentive / penalty as approved vide Order of October 2018 has helped the Port in achieving the desired results, the PPT, in the proposal under reference, has proposed

to retain the same cargo groups in respect of both dry bulk and break bulk cargo as well as the same level of performance norms for both dry bulk and break bulk cargoes, for handling the cargo with 4 no. of Ship cranes, 1 no. of HMC and by 2 or more no. of HMC's during the Fair season and the Monsoon season, as approved vide Order dated 03 October 2018.

- (c). However, no statistics on the Productivity achieved during the Financial years 2017-18 and 2018-19 in respect of break bulk cargo especially with regard to HR Coil and other unit weighing more than 5T, Other Steel Cargo (Plate, Bar, Billet) and break Bulk Cargo Unit weight 5 T or less and Project Cargo has been furnished by the PPT.
- (d). Even with respect to the dry bulk cargo, it is seen that the actual productivity is higher than the productivity norms as approved vide the Order of October 2018 in one year (2017-18) or both the years (2017-18 & 2018-19).
- (e). As already brought out earlier, the port has continued implementing the performance norms since 01 April 2019, immediately after the expiry of the original tariff validity period of 31 March 2019. More than 9 months are already over since 01 April 2019. The port has sought extension for continuance of the existing norms till 31 March 2020. By the time the Order approved is notified in the Gazette of India, it will be fag end of the financial year 2019-20. Tinkering with the performance standard at this stage retrospectively will cause avoidable confusion. Timely submission of proposal by PPT, would have avoided arising of such a fait accompli situation. Nevertheless, taking cognizance of the matter, this Authority is constrained to approve continuance of the performance norms in respect of dry bulk cargo items, beyond 31 March 2019 i.e. from 01 April 2019 to 31 March 2020.
- (f). As regards break bulk cargo, no statistics has been furnished by the port during the Financial years 2017-18 and 2018-19. Nevertheless, since more than 9 months are already over since 01 April 2019 and by the time the Order approved is notified in the Gazette of India, it will be fag end of the tariff validity period as sought by the port, this Authority is constrained to approve continuance of the performance norms in respect of break bulk cargo items also, beyond 31 March 2019 i.e. from 01 April 2019 to 31 March 2020.
- (g). However, the port is advised to refrain from putting this Authority in fait accompli situation and come up with a proposal on time, for prescription of performance norm based incentive/ penalty for both dry bulk cargo and break bulk cargo for the period beyond 31 March 2020. While doing so, the port is advised to ensure that the performance norm to be proposed by the port for the period 2020-21 and beyond, for the dry bulk cargo and the break bulk cargo, should not be less than the actual productivity achieved by the port during the years 2017-18 to 2019-20 for the various dry bulk cargo and the break bulk cargo items.
- (v). (a). According to PPT, as per the earlier practice, even for partial engagement of 2nd HMC by the Stevedores, the productivity norms as applicable for 2 HMCs was being considered by the port for the entire 24 hours period, for the purpose of calculating the incentive/ penalty. Owing to this, when the PPT insisted the Stevedores to engage additional HMC for better productivity, the Stevedores are reported to be reluctant to use the 2nd HMC. Thus, based on the request made by the Paradip Port Stevedores Association (PPSA), the PPT at proposed note no. 1.3.5.1 and 1.3.5.2 has introduced a methodology for calculation of Incentive and Penalty in respect of Gearless vessels being operated with multiple HMCs and Geared vessels having multiple consignments / Multiple parties at conventional berths being operated by the HMC, as discussed in the subsequent paragraphs.
- (b). As per note no. 1.3.5.1.1 proposed by the Port, if simultaneous operation of 2 or more HMCs is equal to or more than 50% of total operational hour of the vessel, then the norms as applicable to 2 HMCs will be effected and accordingly incentive / penalty will be calculated.

Further, as per note no. 1.3.5.1.2 proposed by the Port, if simultaneous operation of 2 HMC is less than 50% of total operational hours of the vessel, then the norms as applicable to 2 HMCs will be effected for the duration in which 2 HMC's will be deployed for the operational hours of the vessel. The note further states that the potential volume of cargo that could be handled with above norm will be calculated which will be compared with the actual volume of cargo handled during the entire operational hour. Incentive will be paid if the actual quantity handled is more than the normative quantity and penalty will be collected if the actual handled will be divided by the norm applicable for 1 HMC to calculate less stay/ overstay period accordingly incentive/ penalty will be calculated by multiplying the same with the rate of incentive / penalty i.e. @ 3500 per hour or part thereof.

- (c). In other word, if the simultaneous operation of 2 HMCs is less than 50% of total operational hours of the vessel, then the norms as applicable to 2 HMCs would be considered prorata for the actual operational hours and if the simultaneous operation of 2 HMCs is more than 50% of total operational hours of the vessel, then the norms as applicable to deployment of 2 HMCs will be made applicable by the PPT.
- (d). Though the PPSA has suggested to consider proportionate hours of engagement of 1 HMC and 2 HMCs even when the simultaneous operation of 2 HMCs is more than 50%, the PPT has not accepted the suggestion of PPSA stating that the proposed clause will be beneficial to the stevedores as it is likely to encourage the stevedores to use multiple HMCs even for few hours in situation where another HMC is idle or and when there is a potential to deploy another HMC, so that the stevedore can continue with operation of 2 HMCs for the remaining period and achieve better efficiency. Nevertheless, the port has agreed to review this aspect during the next revision.
- (e). In view of the above submissions and since the proposed provision has the approval of the Board of Trustees of PPT, this Authority is inclined to approve the note nos. 1.3.5.1.1 and 1.3.5.1.2., in the proposed SOR.
- (vi). The existing note no. 1.3.4 provides for the Stevedores being eligible for incentive and liable for penalty, if the stayal of vessel at the berth is 2 hours lower than the stipulated time. In addition to the said note, the PPT in the proposed note 1.3.4 has explicitly indicated that the Stevedores are eligible for incentive and penalty, if the stayal of vessel on account of the stevedores at the berth is 2 hours lower than the stipulated time. Since the proposed additional provision gives clarity, the said proposed provision is approved.
- (vii). The PPT has proposed a note at Section 1.3.5.2 to the effect that in case of geared vessels having consignment / multiple parties cargo, use of HMC has been made compulsory and in such cases, norms applicable for 1 HMC will be considered for use of 1 HMC and norm applicable of 2 HMC will be considered for use of 2 HMC as the case may be. The Note further states that incase, the Port is unable to provide HMC for any reason, the norm applicable for geared vessel will be considered and that Incentive and Penalty will be calculated accordingly. The PPT has also indicated the methodology for determining the operational hours of the vessel. Since the proposed note gives clarity and also since there is no specific objection of the users, this Authority is inclined to approve to incorporate the clause 1.3.5.2 as proposed by Port.
- (viii). As per the proposed note 1.3.5.3, in order to retrieve data on engagement and disengagement of multiple HMC's in a vessel, Statement of Facts (SOF) of the vessel will be referred and in case of non-availability of required data from SOF, the data available in the HMC operational records will be reckoned for calculation of incentive / penalty. Since the proposed notes give clarity and also since there is no specific objection of the users, this Authority is inclined to approve to incorporate the clause 1.3.5.3 as proposed by Port.
- (ix). The PPT has proposed to modify the time norms considered for determination of Performance Norms for clearing and Loading in respect of Loading clearance Time and the time norms considered for calculation of Incentive for achievement of Performance Norms at the vessels working at Mechanized Coal Berth CB1 and CB2 (Section 1.4), Mechanized IOB for Coal Loading (Section 1.5), Mechanized IOB for Iron Ore Loading (Section 1.6) and Mechanized

IOB for Iron Pellets Loading (Section 1.7). A comparative position showing existing provisions and the proposed provisions, already forms part of the proposal of PPT as well as Order and hence not reiterated for the sake of brevity.

With regard to the time norms for loading clearance, it may be recalled that in the Order dated 3 October 2018 while approving the performance Norm based Incentive / Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk / Project Cargo at PPT, this Authority vide para no. 9(xiii) had though approved the time factors as proposed by port then, had advised the port to adhere to the timelines as stipulated in the Berthing Policy during next review. Accordingly, the port has proposed the revised time norms for loading clearance in line with the Berthing Policy at 60 Minutes. This has led to a situation where in some instances, the earlier loading clearance time of 45 minutes has been increased to 60 minutes and in some instances, the earlier time factor of 70 minutes has been reduced to 60 minutes. In the instances where the earlier time factor of 70 minutes has been reduced to 60 minutes, the Tamilnadu Generation and Distribution Corporation Limited (TANGEDCO) and Kalinga Steamship Agents Association (KSAA) have requested to retain the earlier prescribed time norms for loading clearance on the ground that the Foreign vessels require more than an hour's time for coastal conversion, initial draft survey, bunker survey, documentation etc. In this regard, the port, based on the statistics for the period from 01 April 2018 to 30 November 2019 has established that most of the vessels have achieved the loading clearance performance norms of 1 hour and hence has not acceded to the request made by TANGEDCO and KSAA. Since the time norms for loading clearance as proposed by Port is as per the Berthing Policy, the same is approved.

As regards the revised total allowable time norms proposed by the port to calculate the Incentive for achievement of the performance norms for the vessels working at Mechanized Coal Berth CB1 and CB2 (Section 1.4), Mechanized IOB for Coal Loading (Section 1.5), Mechanized IOB for Iron Ore Loading (Section 1.6) and Mechanized IOB for Iron Pellets Loading (Section 1.7), since there are no pointed objections from the users, this Authority is inclined to approve the revised total allowable time norms for each of the Berths as proposed by the port to calculate the Incentive, as proposed by Port.

- (x). As against the existing provision for levy of penalty for non-evacuation of cargo from wharf at the rate equal to wharfage of the expected quantity of cargo that could have discharged had there been no obstruction of uncleared cargo, the PPT has proposed levy of penalty for non-evacuation of cargo from wharf after 4 hours from sailing of the vessel at the rate of ₹. 3500/- per hour.

In this connection, the port has stated that as against the request made by the Stevedores to fully withdraw the imposition of penalty for non-clearance of cargo, the port has decided to prescribe the proposed provision, which is reported to be moderate on the users and at the same time, it would encourage evacuation of cargo from wharf. The judgment of the port in this regard, is relied upon. Thus, the proposed penal provision is approved.

- (xi). The port has not quantified the financial impact of the proposed tariff arrangement. Given that the proposal of the port is in the nature of levy of penalties / incentives on account of performance / over stay of vessel / early evacuation of cargo from the berth and is dependent on the performance of the ship, it is not possible for the port to ascertain the financial impact of the proposed tariff arrangement. The PPT is advised to refrain from issuing Circulars to Trade intimating about change in the SOR and conditions, prior to this Authority according approval to the proposed changes.
- (xii). Orders of this Authority generally come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of Gazette Notification unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff Orders. In exceptional cases, retrospective effect is given for reason to be recorded. In the case in reference, the port has already been implementing the provisions with effect from 01 April 2019. Considering that the proposal of the Port has the approval of its Board of Trustees, this Authority, is constrained to grant retrospective approval with effect from 01 April 2019.
- (xiii). The validity of the Performance Norm based Incentive/Penalty Scheme for Dry Bulk / Break Bulk / Project Cargo with modification in the scheme as proposed by the PPT is made

applicable for a period of one year from 01 April 2019 to 31 March 2020, as requested by PPT.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, incorporation of the following provision in the existing SOR of PPT is approved:

“1. Performance norm based Incentive/ Penalty in respect of handling Dry bulk / Break Bulk cargo at Paradip Port Trust

1.1 Performance norms for Dry Bulk handling conventionally:-

Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	No. of HMC / Ship crane	Season (*)	Ship-day productivity (in MT) Norms				
			Coal	Flux	Coke	Iron Ore/ Pellet	Other Dry bulk
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	2 or above	Fair (*)	22000	17400	15000	27000	22000
		Monsoon (*)	20000	16000	14000	27000	20000
Gearless (GL)/ Geared (G) vessels	1 HMC	Fair (*)	15000	14000	12000	18000	15000
		Monsoon (*)	14000	13000	11000	18000	14000
Geared (G) vessels	4 Ship cranes	Fair (*)	14000	12000	10000	15000	13000
		Monsoon(*)	13000	11000	9000	15000	12000

(*) Fair Season: October to May and Monsoon Season: June to September

1.2. Performance norms for Steel/ Break Bulk / Project Cargo handling conventionally:-

Cargo	Ship-day Productivity Norms (in MT) Norms for F.Y. 2018-19
HR Coil and other unit weight more than 5 T	6000
Other Steel Cargo (Plate, Bar, Billet) and break Bulk cargo Unit weight 5 T or less)	2000
Project Cargo	1000

1.3. The incentive or penalty for Dry and Break Bulk or Project cargo handled at conventional berths:

1.3.1 Steamer Agents to submit the ‘Vessel Planning’ prior to berthing of the vessel.

1.3.2. The stipulated time of stay of vessel shall be calculated based on the total cargo discharged/ loaded from the vessel during the stay at berth and the performance norm prescribed for the commodity. For example, a vessel carrying 59,830 tonnes of coking coal, the stipulated time of stay of vessel will be 103 hours i.e. $59830 \text{ tonnes} \div 14000 \text{ tonnes per day} \times 24 \text{ hours} = 102.56 \text{ hrs} = 103 \text{ hours}$.

1.3.3 The penalty of ₹ 3500.00 per hour or part thereof for the stay of vessel at berth higher than the stipulated time of stay of vessel at berth and incentive of ₹ 3500.00 per hour or part thereof for the stay of vessel at berth lower than the stipulated time of stay of vessel at berth.

1.3.4. If the stay of vessel at the berth 2 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹ 7000/- (₹ 3500*2) and vice versa in case of penalty.

If the stay of vessel on account of stevedores at the berth 2 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹ 7000/- (₹3500*2) and vice versa in case of penalty.

- 1.3.5. Methodology for calculation of Incentive and Penalty in respect of Gearless vessels operated with multiple HMC and Geared vessels having multiple consignments / multiple parties at conventional berths.

1.3.5.1 Gearless vessels with Multiple HMC:

- 1.3.5.1.1. If simultaneous operation of 2 or more HMC is equal to or more than 50% of total operational hour of the vessel (*), then the norms as applicable to 2 HMC will be effected and accordingly incentive / penalty will be calculated.
- 1.3.5.1.2. If simultaneous operation of 2 HMC is less than 50% of total operational hour of the vessel, then the norms as applicable to 2 HMC will be effected for the duration in which 2 HMC's will be effected for the rest operational hour of the vessel. The potential volume of cargo that could be handled with the above norm will be calculated which will be compared with the actual volume of cargo handled during the entire operational hour. Incentive will be paid if the actual quantity handled is more than the normative quantity and penalty will be collected if the actual quantity handled will be divided by the norm applicable for 1 HMC to calculate less stay / overstay period accordingly incentive / penalty will be calculated by multiplying the same with the rate of incentive/ penalty i.e. @ ₹ 3500 per hour or part thereof.

- 1.3.5.2. Geared vessel having multiple consignment / multiple parties' cargo operating with HMC:

In case of geared vessels having consignment / multiple parties cargo, use of HMC has been made compulsory under this policy. In such cases, norms applicable for 1 HMC will be considered for use of 1 HMC and norm applicable of 2 HMC will be considered for use of 2 HMC as the case may be. In case, the Port is unable to provide HMC for any reason, the norm applicable for geared vessel will be considered. Incentive and Penalty will be calculated accordingly.

Note:

(*) Total operation hour of the vessel = Date & Time of Completion of loading / discharge operation – Date & Time of commencement of loading / discharge operation – Stoppage times on Port Account / weather as under 1.3.6.

- 1.3.5.3. In order to retrieve data on engagement and disengagement of multiple HMC's in a vessel, Statement of Facts (SOF) of the vessel will be referred. In case of non-availability of required data from SOF, the data available in the HMC operational records will be reckoned for calculation of incentive / penalty.
- 1.3.6. The period for which the vessel operation is affected due to the following limited port-related or weather- related issues will be deducted from the actual time of stay of vessel at berth for arriving the incentive/ penalty scheme for handling Dry and Break Bulk cargo at conventional berths:
- (a). **Break down/ non-availability of cranes to be provided by Port at berth.**
 - (b). **Rain and inclement weather as indicated in the Statement of Facts (SOF)**
 - (c). **Foreign materials due to manual shifting of cargo to Mechanical Coal Handling Plant (MCHP)**
 - (d). **Shifting of vessel on account of Port.**
 - (e). **Any delays in sailing post vessel readiness to sail on account of Port. i.e. Pilot/ tug unavailability, and tidal conditions.**

(f). The time lost due to stoppage of work for any reasons other than the above (a). to (e). to be excluded for calculation of performance norms, only with the approval of the Board.

- 1.3.7. Since licenses are issued by the Port to Stevedores for handling cargo and the Stevedores indent Port resources for handling cargo, the Stevedores would avail incentive and also bear the penalty.
- 1.3.8. The geared vessels are expected to operate all cranes till the completion of loading / unloading of cargo. Such geared vessels which are unable to engage all or any ship crane for cargo loading / unloading operations due to breakdown of ship cranes or any other reasons not attributable to port, the vessel agent/ importer/ exporter is liable to engage Harbour Mobile Crane (HMC) till the ship gears is / are made operational.
- 1.3.9. In case the geared vessels engage HMC in loading / unloading operation to supplement the vessel gears for any reason, the productivity norm applicable to geared vessels to be considered as the productivity norms of such vessels.
- 1.3.10. In case of vessels using multiple HMCs to achieve better efficiency, the incentive / Penalty to be calculated as per the method of calculation prescribed under 1.3.5.
- 1.3.11. Where the vessel is not achieving the prescribed productivity norms, PPT reserve the right to shift the vessel to anchorage at the risk and cost of the ship in addition to levy of penalty charges, if any, at the above prescribed rate.
- 1.3.12. The above incentive/ penalty will not be applicable in respect of vessels operating at CQ-3 and IOB manually with vessel crane considering less wharf space and constraint in movement of IPT dumpers due to existing mechanized facilities.
- 1.3.13. PPT may review the productivity norms on quarterly basis and revise the same, if required, based on local conditions and past performance etc. as stipulated in the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016, issued by Ministry.
- 1.3.14. The performance norms as specified at clause 1.1 in respect of Dry Bulk cargo handled conventionally during the Fair Season and performance norms as specified at clause 1.2 in respect of Break Bulk cargo handled conventionally will be effective from 15 January 2017.
- 1.3.15. The performance norms as specified at clause 1.1 in respect of Dry Bulk cargo handled conventionally during the Monsoon will be effective from 01 June 2017.
- 1.3.16. The penalty/ incentive norms as specified at clause 1.3 will be effective from 15 January 2017.
- 1.3.17. Stevedores are not engaged by Shippers/Exporters at mechanical berths i.e., CB 1, CB 2 and IOB for cargo loading operation, which are operated by PPT. As far as payments of charges are concerned, the Steamer Agents make payment towards vessel related charges and concerned Shippers / Exporters make payment towards cargo related charges. At these berths, the productivity mainly depends on the deballasting capacity of vessels, loading rate accepted by vessel, time taken for opening of hatches, number of hatch changes and draft checks etc. and therefore it is decided to pay / recover incentive / penalty from the Steamer Agents.

1.4. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Coal berths CB1 & CB2

1.4.1. Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Norms
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)	
	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes
(b)	Time allowed for de ballasting	
	(i). Panamax Vessel	Nil
	(ii).Handymax/Supramax	1 hour
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes	
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1
	(ii).Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour

1.4.2 Performance norms for Average Loading Rate

Sl. No.	Vessel Type	Performance Norm (Tonnes per hour) <u>Total Qty. Loaded</u> Time Taken (Berthing to Completion)
(a).	(i) Panamax vessel	3000
	(ii) Handymax/ Supramax Vessel	2500

1.4.3 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.4.1

(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.4.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item 1.4.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.

1.4.4. Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.4.1

		Time	Rate
(a)	Total allowed Time for existing Coastal Panamax vessel = 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	3 hr.	₹ 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Coastal Handymax / Supra vessel = 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	4 hr.	
(c)	Total allowed Time for existing Foreign going Panamax vessel = (Loading clearance time: 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr(draft check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	3 hr.	

(d)	Total allowed Time for existing Foreign going Handymax / Supra vessel = (Loading clearance time: 1 hr (Loading clearance time) + 1 hr (deballasting) + 1 hr (draught check) + 1 hr (Completion to Final Clearance)	4 hr.	
-----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	--

Notes :

(i). A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.4.2 is achieved.

(ii). Incentive Scheme is not applicable for up- topping vessels.

1.5. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Coal Loading

1.5.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Norm
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)	
	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes	
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1
	(ii). Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour
(f)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	24000TPD

1.5.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.5.1

(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.5.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item 1.5.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.

1.5.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.5.1

		Time	Rate
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 1 hr (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr.	₹ 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour (Loading clearance time + 1 hour	3 hr.	

	(draft check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)		activities
--	--------------------------------------------------------	--	------------

Notes:

- (i) A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.5.1(f) is achieved.

1.6. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Iron Ore Loading

1.6.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Norm
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)	
	(i). Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes
	(ii). Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes	
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1
	(ii). Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1
(d)	Time allowed for draught check (2 times draught check)	1 hour
(e)	Time allowed for Trimming	4 hour
(f)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	30 minutes (0.50 hr)
(g)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	42000TPD

1.6.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.6.1

(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.6.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item 1.6.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.
(d)	Levy of penalty for additional time taken for trimming in excess of time norm stipulated at 1.6.1 (e)	₹ 5,000/- per hour or part thereof

1.6.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.6.1

		Time	Rate
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 1 hour (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 4 hours (Trimming) + 30 minutes (Completion to Final Clearance)	6 hr. 30 min	₹ 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour (Loading clearance time + 1 hour	6 hr.	

	(draft check) + 4 hours (Trimming) + 30 minutes (Completion to Final Clearance)	30 min	
--	------------------------------------------------------------------------------------	-----------	--

Notes :

- (i) A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.6.1 (g) is achieved.

1.7. Performance, Incentive and Penalty norms for the vessels working at Mechanised Iron ore Berth (IOB) for Iron Pellets Loading

1.7.1 Performance Norms for Clearance and Loading

Sl. No	Activity	Norm
(a)	Loading Clearance time From the time of berthing (MADE FAST) including initial draught survey and other documentations etc. till the loading clearance given)	
	(i).Existing coastal vessel (i.e. already converted)	60 minutes
	(ii).Foreign vessels requiring coastal conversion	60 minutes
(b)	Time allowed for de-ballasting	Nil
(c)	Number of Times to be taken for hatch changes	
	(i). Panamax vessel	No. of hatches X 2 + 1
	(ii).Handymax/Supramax vessel	No. of hatches X 2 + 1
(d)	Time allowed for Trimming	1 hour
(e)	Time allowed for final clearance from the time of completion of loading	1 hour
(f)	Gross Ship Day Output (Tonnes per day) (Loading completion time – Loading commencement time – stoppages on Port A/c, and rain /inclement weather as per SOF)	42000TPD

1.7.2 Penalty for Non-Achievement of the above Performance norms at 1.7.1

(a)	Levy of penalty for excess time taken for loading clearance, de-ballasting, final draught check and other clearances as stipulated above.	₹ 5,000/- per hour or part thereof
(b)	Levy of penalty for each additional hatch changes than the above stipulated norms at 1.7.1 (c)	₹ 5,000/- for each additional hatch change.
(c)	Levy of penalty for each additional draught check than the above Item 1.7.1 (d)	₹ 5,000/- for each additional survey beyond the stipulated 2 times.

1.7.3 Incentive for Achievement of the above Performance norms at 1.7.1

		Time	Rate
(a)	Total allowed Time for existing Coastal vessel = 1 hr (Loading clearance time) + 1 hour (draught check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr.	₹ 5,000/- per hour or part thereof for less time taken for the above activities
(b)	Total allowed Time for existing Foreign going vessel = 1 hour (Loading clearance time + 1 hour (draft check) + 1 hour (Completion to Final Clearance)	3 hr.	

Notes :

- (i). A vessel is eligible for incentive, if average loading rate specified at 1.7.1(f) is achieved.

1.8. Penalty scheme for non-evacuation of cargo from wharf.

1.8.1. The penalty for non-evacuation of cargo from wharf after 4 hours from sailing of the vessel will be levied at the rate of ₹ 3500/- per hour.

“

8.2. The notified provisions may be deemed to have come into effect from 01 April 2019 and shall remain valid upto 31 March 2020.

8.3. The approval accorded shall automatically lapse unless specifically approved by this Authority.

8.4. The PPT is advised to file its proposal on time, for review of the performance norm based Incentive/ Penalty Scheme for Dry Bulk/ Break Bulk/ Project Cargo, for the period 2020-21 and beyond.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Exty./493/19]